

إنترناشيونال

INTERNATIONAL

إنترناشيونال أكتوبر 2007 / رمضان 1428
International October 2007 / Ramadan 1428

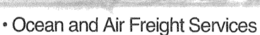
- ملف العدد .. الإقتصاد المصرى بين صناعة الإحتكار وإحتكار الصناعة
- Risk Management In Public-Private-Partnership Projects In Infrastructure
- إنجازات غرف الملاحة بالموانى المصرية عن الفترة من 2003 - 2007
- حقوق الإنسان
- منتدى الشباب الدولى ... شباب من أجل السلام
- الدروس المستفادة من حادثة السفينة NAPOLI
- ثورة التحوية وأثرها على الموانى
- تاريخ البحرية التجارية المصرية قبل وبعد عام 1945



LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS

IATA





- Ocean and Air Freight Services
- Consolidation
- Customs Clearance &Documentation with Electronic Data Interchange (EDI)
- Warehousing & Distribution
- Removals
- Fairs & Exhibitions
- Project Logistics
- Inland Transport
- Insurance Door To Door Coverage

* How did we arrive at Solution for this difficult equation ?
* How could we have the ability to break the routine?
* How could the cost of time element becomes zero ?

With us costs reduced . . with us quality is increased.

Electronic Procedures . .

Distinguished Administration.

You can count on us at all times under all circumstances for electronical customs clearance of your imported and exported cargoes specifically in Sokhna Port and Egyptian Ports in general



Cairo Office : 29 Farid St, Heliopolis, Cairo, Egypt
Tel.:+202- 24149944- 24184423- 24184283--- Fax:+202- 24184428-24148877
Alexandria Office:Bldg.#47 Street#10 Officers Bulildings
Mostafa Kamel- Aexandria, Egypt
Tel.:+203-5230450-5454904 ---Fax:+203-5230460
Sokhna Port Office: Sokhna Port Suez, Egypt
Tel.:+2062-710080 --- Fax:+2062-710081
Port Said Office: 21 El Gabarty Street, Port Said, Egypt
Tel.:+2066-352940-352941 ----Fax:+2066-352943

ولنا كلمة



السعى وراء سلام الشرق الأوسط

جرت المشاورات المكثفة حول مؤتمر السلام الدولى الذى دعا إلى عقدة الرئيس الأمريكى جورج بوش فى نوفمبر القادم بواشنطن، وكان على رأس من أجرى هذه المشاورات. حرصاً منه على سلام الشرق الأوسط الرئيس محمد حسنى مبارك، وذلك عن طريق مباحثاته المطولة مع مجموعة من الشخصيات السياسية والدبلوماسية والدولية حيث شدد فى إجتماعه مع ضيوفه الثلاثة الملك عبد الله وتونى بلير وداليما الإيطالى على ضرورة عدم تفويت فرصة هذا الإجتماع الدولى، وألا يكون مجرد لقاء تجميلى أو شكلى، بل يجب أن يحظى بكل إهتمام، كما يجب التحضير الجيد له، فمصر تسعى جاهدة ليكون التحضير لهذا الإجتماع إيجابياً ليتم تحقيق الحل النهائى للقضايا من حيث إنتهت مفاوضات طابا.

لقد كان الرئيس صريحاً فى الإشارة إلى خطورة فشل الإجتماع حيث سيؤدى ذلك إلى إنعكاسات سلبية شاملة على المنطقة كلها فضلاً عن زيادة التطرف، كما أن الفشل فى المجالات السابقة وما ترتب عليه من نتائج يدعو إلى ضرورة إستغلال فرصة إجتماع واشنطن بأحسن طريقة ممكنة، وعدم إضاعة الفرصة الجديدة لإحياء السلام خاصة وأن منطقة الشرق الأوسط أصبحت لا تحتمل فشلاً أخر، وقد عبر الرئيس بوضوح عن القلق فى العواصم العربية لغياب أجندة للإجتماع، كما أنه لا يدرى ما إذا كان سيعقد كمؤتمر أو لقاء ليوم واحد كما تناقلت بعض الدوائر أخيراً.

هذا وقد إتفق تونى بلير وداليما على أن هناك ضرورة حتمية لتلعب أوروبا والرباعية الدولية دوراً حيوياً وملموساً خلال المرحلة القادمة وزيادة سقف التوقعات من المجتمع الدولى على الصعيد الفلسطينى، ولا يجب الذهاب إلى الإجتماع الدولى بكثير من التردد، بل يجب على كل الأطراف الإقليمية والدولية العمل على إنجاح هذا الإجتماع.

وبالنسبة لجامعة الدول العربية فقد تم عقد إجتماعات وزراء الخارجية العرب فى دورتهم العادية رقم 128 برئاسة الجزائر حيث تمت مناقشة 26 بنداً تناولت كل جوانب العمل العربى المشترك السياسية والإقتصادية والإجتماعية والثقافية والمالية وقد أكد وزراء الخارجية العرب إلتزامهم بالسلام العادل والشامل كخيار إستراتيجى فى إطار عملية شاملة لا يمكن تجزئتها، علماً بأن هذا السلام لن يتحقق إلا بإنسحاب إسرائيلى كامل من الأراضى الفلسطينية والعربية، والتوصل إلى حل عادل ومتفق عليه لمشكلة اللاجئين الفلسطينين وفقاً لقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة، كما أكدوا عروبة القدس ورفض الإجراءات الإسرائيلية غير الشرعية التى تهدف إلى تهويد المدينة. وقد كانت القضية الأكثر أهمية التى إستحوذت على مناقشات الوزراء العرب ضرورة الإعداد الجيد للإجتماع الدولى للسلام الذى دعا إليه الرئيس بوش، وإتخاذ موقف موحد من المؤتمر المرتقب ومن جانبه فقد أجرى عمرو موسى الأمين العام لجامعة الدول العربية مشاورات مكثفة مع وزراء الخارجية العرب لوضع رؤية وشروط عربية للمشاركة فى مؤتمر السلام الدولى الذى دعا إليه الرئيس بوش.

هذا وقد أجرى أحمد أبو الغيط وزير الخارجية مع خافير سولانا المنسق الأعلى للسياسة الخارجية بالإتحاد الأوروبى وبحضور عبد الإله الخطيب وزير خارجية الأردن مباحثات تناولت مناقشة الوضع فى الشرق الأوسط، وإستعراض مواقف الأطراف من الإعداد للإجتماع الدولى للسلام فى الخريف القادم بواشنطن، وقد توافق الجميع على ضرورة حق كل الأطراف الأخرى وفى مقدمتها الولايات المتحدة صاحبة الدعوة لإجتماع الخريف على التكامل بالجدية المطلوبة مع هذه الفرصة المهمة لتحقيق تقدم ملموس يتيح للجانبين الإسرائيلى والفلسطينى تكثيف إتصالاتهما الثنائية السياسية لتقريبهما من تحقيق التسوية المنشودة، ولابد من وجود متابعة لهذا الإجتماع ونتائجه.

لقد كان الرئيس حسنى مبارك محقا فى إبداء وجهة نظره الصائبة بالنسبة لمؤتمر السلام الدولى الذى سيعقد فى واشنطن الخريف القادم، وتأكيداً لما قاله الرئيس فلابد من الإعداد الجيد والجاد لهذا الإجتماع حتى تسهم نتائجه فى تحقيق الإستقرار والسلام فى الشرق الأوسط، كما أن على وزراء الخارجية العرب التشاور والإتفاق على إستراتيجية وخطة واحدة للتحرك والمناقشة فى هذا الإجتماع الدولى ومن ناحية أخرى يجب أن يكون لدى إسرائيل النية فى السلام بجانب توحيد الفلسطينيون صفوفهم والإتفاق على خطة واحدة لإقامة دولتهم ورفع المعاناة عن شعبهم.

عاصم السيد أحمد



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road. Camden Town
London NW1 9DR DX: 57074 Camden town

رئيس مجلس الإدارة
عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير
سيد عبد المنعم سيد

أعضاء هيئة التحرير الشرفية
أ.د. إسماعيل مبارك
أ.د. محمد صلاح الدين النشائى
أ.د. عصام شرف
أ.د. أحمد عيسوى صالح

المستشار القانونى
محمد محمود بدر
المحامى بالنقض

مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

مدير التحرير
نشأت الديهى

سكرتير التحرير
محمد البنهاوى

المراسلون والمحررون

جمهورية مصر العربية
* ربان أحمد بدوى
* السيد عبد الجيد السيد
* شرين جلال منير
* عبد الرحيم مصطفى
* ميادة محمود
* ياسمين عبد المجيد

المكاتب

السعودية – جدة
* مركز الربان محمد عبود للإستشارات البحرية(مسكا)
تليفون: (6533724) - (2) - (966+)
فاكس: (6533684) - (2) - (966+)

سوريا
* ربان/ رامى تحوف
محمول 0096394231001
فاكس 0096343714536

كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 - 1+

عنوان المراسلات

القاهرة Tel. +2-0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117
العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل – سموحة الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk



تهنئة من الأعماق

أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يتقدمــون
بأخلص التهانى القلبية
للسيد اللواء بحرى أ.ح

مهــاب مميــش

بالثقة الغالية التى أولتها سعادته
القيادة السياسية
بتعيينه
قائداً للقوات البحرية المصرية
مع أطيب التمنيات بالتوفيق
والنجاح والتقدم والإزدهار
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك


وزارة الإستثمار
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى
شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع احدى الشركات الرائدة العاملة فى مجال تداول الحاويات والبضائع بميناء بورسعيد ومنطقة الشرق الأوسط وقد أُنشئت الشركة لتحقيق الأهداف التالية :
- تقديم أفضل الخدمات والتسهيلات لبواخر الحاويات من مختلف الأجيال التى تنادى محطة حاويات الشركة.
- تطوير التشغيل عن طريق أحدث النظم التكنولوجية والعلمية فى تداول الحاويات لتحسين خدمات المحطة وتحقيق أعلى إنتاجية تنافسية عالمية .
- زيادة معدلات التداول عاماً بعد عام حتى وصلت الى اكثر من ٩٠٠٠٠٠حاوية مكافئة فى ٢٠٠٥/٢٠٠٦ م .
- تداول البضائع العامة والحبوب الصب بأمان وبأقل تكلفة وأعلى كفاءة من خلال الموارد البشرية ذات الخبرة العالية .
نشاط تداول الحاويات
ساحة الحاويات ٤٣٥٠٠٠م٢
الطاقة السنوية المخططة ٨٠٠٠٠٠حاوية مكافئة .
- المعدات : ٧ونش رصيف عملاق .
٢ونش رصيف متحرك. ٦ونش ساحة عملاق (RTG).
٣٤ونش ساحة (R.S) ٤٧جرار موانئ بالمقطورة.
نشاط تداول البضائع
يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضاعة العامة والحبوب الصب.
- الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٨٠٠٠٠٠ طن .
- معدل التداول ٨٠٠٠ طن / يوميا .
الميناء الجاف
- يقع على مساحة ٥٠٠٠٠م٢ بمدينة العاشر من رمضان .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠م٢
تداول الحاويات والبضائع
الميناء الجاف
DRY PORT
TSBS
APL
LIONS GATE
K LINE
YANG MING
شارعى مصطفى كامل وعزمى مبنى هيئة ميناء بورسعيد الدور السادس
WEB: www.pscchc.com
E-MAIL:info@pscchc.com
فاكس ٠٦٦٣٢٢٠٤١٩
ت ٣٢٣٧١٥١ - ٠٦٦٣٢٣٥٨٦٤

أجندة إنترناشونال

– حددت المحكمة الدستورية العليا بعد إستماعها لمرافعة الدفاع جلسة تعقد أول أكتوبر الجارى، وذلك للنطق بالحكم فى الطعن المقدم إليها على التعديلات الدستورية التى أجريت أخيراً.

– تقام دورة الألعاب العالمية الصيفية بمدينة شنغهاى الصينية فى الفترة من 2 إلى 11 أكتوبر الجارى، وسيشترك فى هذه الدورة 660 لاعبا ولاعبة من العشرين دولة العربية الأعضاء فى جامعة الدول العربية إضافة إلى إيران.

– تم تأجيل مبارتى المجموعة التاسعة من التصفيات المؤهلة إلى نهائيات أمم أفريقيا لكرة القدم التى تستضيفها غانا عام 2008 – إلى 14 أكتوبر الجارى، وذلك بسبب الدور الثانى من الإنتخابات الرئاسية فى سيراليون.

– تقام مباراة مولوديه وهران والعربى الكويتى فى دورى الأبطال يوم 17 أكتوبر الجارى بمدينة الجزائر.

– تواصل محكمة القضاء الأدارى برئاسة المستشار محمد الحسينى وأمانة سر سامى عبد الله يوم 17 أكتوبر الجارى دعوى المطالبة بتعويضات للأسرى المصريين الذى تم أسرهم خلال حرب 1967، وقد جاء فى عريضة الدعوى أن الأسرى تعرضوا لأبشع طرق التعذيب من الأسرائيليين.

– قررت محكمة جنايات القاهرة تأجيل نظر التظلم المقدم من خيرت الشاطر نائب المرشد العام للأخوان المسلمين و28 آخرين بالتحفظ على أموالهم السائلة والمنقولة إلى جلسة 23 أكتوبر الجارى للأطلاع وتقديم المستندات.

– قرر المستشار فاروق سلطان رئيس محكمة جنوب القاهرة الأبتدائية ورئيس اللجنة القضائية المشرفة على إنتخابات النقابات المهنية فتح باب الترشيح لإنتخابات نقيب وأعضاء مجلس نقابة الصحفيين فى 27 أكتوبر الجارى.

– حث كى مون الأمين العام للأمم المتحدة فى ختام زيارته السودان جميع الأطراف السودانية لوقف إطلاق النار والمشاركة فى محادثات السلام حول دارفور التى تجرى فى ليبيا يوم 27 أكتوبر الجارى .

– تعقد جماعة الأدارة العليا مؤتمرها السنوى هذا العام حول المجتمع المدنى فى مصر والمرحلة المقبلة يوم 31 أكتوبر الجارى وتستمر أعماله على مدى 4 أيام بمشاركة عدد من الوزراء والمسئولين ورؤساء الشركات وأعضاء جماعة الأدارة العليا من القيادات الأدارية.

حركة الموانى المصرية
خلال شهر يوليو 2007

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية
خلال يوليو 2007

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	أسمدة	سيارات ومعدات	هيدروكربونات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-
الدخيلة	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-
دمياط	226.3	404.3	99	-	-	84.0	813.6	67.4	353.1	1234.1	267
بورسعيد	7.9	57.8	15.4	-	0.7	-	81.8	84.5	298.5	464.8	404
شرق بورسعيد	-	-	-	-		-	-	20.7	563.3	584	86
العريش	-	-	-	-		-	-	-	-	-	53
السويس	-	2.1	-	-	4.4	-	6.5	-	-	6.5	26
الأدبية	140.49	2.2	1.1	4	3.3	59.3	210.39	8.14	49.	219.02	66
سفاجا	2.1	0.1	57.6	-	0.8	25.1	85.7	-	-	85.7	100
الحمراوين	-	-	-	-		-	-	-	-	-	2
أبو الغصون	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-
نويبع	9.6	1.0	0.3	0.7	3.2	-	14.8	-	-	14.8	165
السخنة	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-
الإجمالى	386.39	467.5	173.4	4.7	12.4	168.4	1212.79	180.7	1215.4	2608.89	1169

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية
خلال يوليو 2007

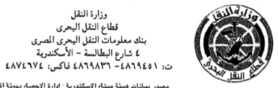
البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	أسمدة	مشتقات بترولية	سيارات ومعدات	هيدروكربونات	الإجمالى	حاويات	ترانزيت	الإجمالى	عدد السفن
الإسكندرية	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-
الدخيلة	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-
دمياط	56.7	12.6	170.2	124.2	47.1	-	221.2	632	67.8	-	699.8	267
بورسعيد	19.3	-	14.8	-	3.4	0.1	-	37.6	120.8	256.6	415	404
شرق بورسعيد	-	-	-	-		-	-	-	53.6	552.6	606.2	86
العريش	-	-	57.2	-		-	-	57.2	-	-	57.2	53
السويس	3.2	7.3	-	-		1.6	-	12.1	-	-	12.1	26
الأدبية	16.4	2.8	68.9	26.2	1.0	1.1	0.1	116.5	11.7	-	128.2	66
سفاجا	4.8	6.8	84.3	-		0.1	-	96.0	-	-	96.0	100
الحمراوين	-	-	-	-		-	-	41.8	-	-	41.8	2
أبو الغصون	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-
نويبع	25.5	4.6	0.9	-	0.8	1.2	1.1	34.1	-	-	34.1	165
السخنة	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-
الإجمالى	125.8	34.2	437.9	150.4	52.4	4	222.3	1027	254.0	809.2	2090.2	1169

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية
خلال يوليو 2007

ميناء	برسم البلد			ترانزيت			الإجمالى
	وارد	صادر	إجمالى	وارد	صادر	إجمالى	
دمياط	6998	4665	11663	33038	200	33238	44901
بورسعيد(غرب)	9748	13602	23350	32849	28885	61734	85084
شرق بورسعيد	2934	3972	6906	71245	69195	140440	147346
الأدبية	727	736	1463	38	0	38	1501
الاجمالى	20407	22975	43382	137170	98280	235450	278832

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة – الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ – ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية · إدارة الإحصاء بهيئة الميناء

بيان بحركة الركاب (قادمون – مغادرون) بموانئ مصر
خلال شهر يوليو 2007

البيان	الإسكندرية	الغردقة	نويبع	بورسعيد	سفاجا	شرم الشيخ	السويس	الإجمالى
وصول	0	30211	86372	8190	68707	4967	3934	202381
مغادرة	0	26039	1879	8609	36259	4917	2315	80018
الإجمالى	0	56250	88251	16799	104966	9884	6249	282399

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن
خلال يوليو 2007

البيان	الأسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد(غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	السخنة	الغردقة	سفاجا	الحمراوين	أبو غصون	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
سفن بضائع عامة	0	0	123	54	3	33	15	32	0	44	10	1	0	7	77	399
سفن صب جاف	0	0	34	6	0	1	2	1	0	0	4	1	0	0	0	49
سفن صب سائل	0	0	21	5	0	0	0	27	0	0	0	0	0	0	0	53
حاويات	0	0	88	79	83	0	3	1	0	0	2	0	0	2	0	258
سفن ركاب وسياحة	0	0	1	31	0	0	6	4	0	20	84	0	0	25	88	259
أخرى	0	0	0	229	0	19	0	1	0	2	0	0	0	0	0	251
إجمالى عام	0	0	267	404	86	53	26	66	0	66	100	2	0	34	165	1269

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل بيانات مينائى الإسكندرية والدخيلة حتى 30-06-2006

be avoided when developing the concession bidding qualifications. Business affiliations of the bidder, and any restrictions thereon should be taken into account when designing the concession and awarding the contract.
The principle of non-discrimination among users does not prohibit prudent commercial management of the affected activity, including differentiation in tariff/pricing, berthing priority, and service levels, provided these are based on objective criteria such as annual traffic or throughput volume, the period of commitment of the parties or the characteristics of call or vessel, and provided these are applied uniformly to all similarly situated users.

iii) Guarantees of non-competition

Under certain circumstances it may be reasonable for the concessioning authority to grant the concessionaire a "guarantee of non-competition" to compensate for the imposition of strict regulation, since such regulation may deprive the concessionaire of the normal means available to a company for positioning itself in a competitive market. This type of guarantee is generally limited in time and terminates on a specified date or when the level of traffic reaches a predefined threshold.
Although they can be useful in limiting a concessionaire's risks, we do not recommend creating de jure monopolies where this is not necessary, even if they are limited in time. Instead, we recommend that the concession contract provide for renegotiation in the event that the competitive situation significantly changes. Renegotiation may include a review of the regulatory clauses to adapt them to new market conditions. In certain cases, this could lead to the indemnification of the operator where the newly created situation calls into question the viability of the project.

iv) Pricing controls

The procedures for setting tariffs represent a critical element of the economic regulatory system. Prices and pricing flexibility affect the terminal's level of traffic and throughput and the profitability of the concessionaire's operation. Regulation of prices by the public authority affects the operator's flexibility in two key ways:

• The ability to negotiate the terms of service provided to the customer on a case-by-case basis or the obligation for the operator to publish a list of charges applicable to all users; and
• The ability to set the level of charges in the case of a published list.

Operators should be free to set tariffs without significant government oversight when the market is effectively regulated by competition. Competition can come from another terminal in the port, another port, or another means of transport (air, land or coastal transport).
Estimation of the true level of competition can be difficult (see Module 6 for a methodological approach). From the concessioning authority's perspective, the objective of price regulation should be to limit the risk of the operator abusing a dominant market position. As indicated above, when sufficient competition exists to discipline pricing, the tariff regulation need be nothing more than an obligation to treat all users on an equal basis and the requirement to publish a tariff.
Government oversight can also be kept to a minimum when the activity in question does not constitute a public service. This is the case where the operator only conducts its activity for his own account or on behalf of his shareholders. This is also the case where the port customers are not "national economic units" (e.g., where they represent transit traffic or transshipment activity). The operator should then be free to negotiate charges with its customers on a case-by-case basis.
Pricing regulation is necessary, however, in other cases, namely where the operator provides an essential public service and is in a position of strong market dominance. Apart from the requirement of equal treatment of users and the publication of prices, in such cases the administrative authority may choose to establish a maximum charge (a price cap). This maximum charge can be set initially by the market, as the set of tariffs submitted by the terminal operator as part of his bid. The price caps are generally accompanied by price escalation formulas indexed to a set of economic indicators. However, these escalation formulas are generally applied only for a short term, (e.g., for a period of up to five years). Following that, periodic renegotiation of the price caps is required, which becomes another source of uncertainty and, hence, risk for the operator.
The problem of regulating public monopolies over the life of a long-term concession continues to be a subject of concern in industrialized countries. So far, no clear and fully satisfactory response has been produced. The problem is even more acute in the developing countries where regulatory oversight capabilities may be weak.
A radical approach to regulating such monopolies would be to re-compete the entire concession at periodic intervals, at the same time setting new tariffs according to market conditions. But such a recompetition of the concession cannot be envisaged every five years. Moreover, a re-competition would also require the inclusion in the contract of provisions on equitable withdrawal conditions for the concessionaire including concession repurchase clauses. These are generally based on the discounted value of anticipated profits from the concession through the original termination date. This amount depends directly on the tariff assumptions for the residual period.
Another approach might be to require the concessionaire to use several handling, companies for the same facility, as in Reunion Island

v) Fee or subsidy

Vertical partnerships between the concessioning authority and concessionaire involve some form of fees or subsidies. This constitutes another form of regulation, as the level of the fees or subsidies is closely linked to the tariff policy. The fees or subsidy mechanism typically has a fixed and variable component.
The fixed component can be a fee equivalent to a rent paid by the operator to the Port Authority for the use of land and facilities/ utilities provided by the public sector. This fee also incorporates profit sharing; i.e., the rental fee effectively includes an element to reward the concessioning authority for permitting the operator to profit from the operation of the terminal.
Conversely, the fixed component can be a subsidy paid to the operator when the concession is acknowledged to be an unprofitable undertaking. This is a way of compensating the operator for providing essential public services. In this kind of concession, the subsidy level will usually be one of the main award criteria during the selection process.
The variable component of compensation to the concessioning authority can be a payment by the operator of a fee based on the level of activity. The variable component can also be an indexed subsidy based on traffic level. These same things include a minimum traffic threshold that can be used to share the traffic risk and indemnify the operator if the level falls below the predefined threshold. This latter approach may be most appropriate when there is significant uncertainty about the potential traffic moving through the terminal and when the concessioning authority desires to impose tight technical and pricing regulations.
Experience shows that these fee and subsidy levels and any escalation clauses should be decided as part of the concession contract and should be based on traffic levels rather than the degree of profitability for the operator.
The Port Authority could choose to set the initial levels for the fixed and variable components of subsidies or fees. However, these levels represent the most frequently adopted financial criterion for judging bids and, therefore, preferably should not be set by the Port Authority, but left for the bidders to propose.

To Be Continued

Risk Management In Public-Private-Partnership Projects



DR. ISMAIL MOBAREK



Technical regulation. Technical regulations define the minimum technical requirements of the project. It establishes a set of parameters within which the concessionaire must operate, and goes a long way toward defining the risks to which he will be exposed. Technical regulation includes regulation of investments, maintenance, and performance.

i) Regulation of investments

Regulating investments is necessary only when the operator is himself responsible for the execution of the project. The Port Authority may then choose to impose a number of regulatory measures:

• A functional definition of required capacity, or traffic and throughput thresholds that would trigger new investments in capacity to ensure a minimum level of service (where market conditions might lead to under-capacity);

• Construction standards to ensure that the work is satisfactorily executed; and

• Constraints or special specifications relating to security or protection of the environment.

Oversight by the concessioning authority should be limited to the verification of compliance with the defined measures, but should not extend to the imposition specific technical solutions, as long as the concessionaire meets the performance standards. Any requirement on the operator to obtain approval of various aspects of the project by the Port Authority, above and beyond these predefined standards, creates uncertainties that increase the concessionaire's risks. This makes it difficult for the operator to properly estimate future costs for his project, adding an element of risk for which he will seek compensation.

Tenders should not be judged solely on the basis of the amount proposed to be invested by the candidate. Indeed, making sure that a minimum amount is invested is not an end in itself (except perhaps for the construction company). Indeed, such one dimensional measures can have adverse effects by possibly encouraging non-economic investment. It is preferable to impose functional obligations and performance requirements on the operator and to leave to the ingenuity of the operator the task of finding the best way to meet those requirements.

ii) Regulation of maintenance

Defective maintenance of port facilities creates three types of risks:

• Commercial risk for the operator as a consequence of the deterioration in the level of service offered to customers;

• Risk of default by the operator with respect to the public service obligations contained in the contract; and

• Risk of deterioration of assets during the term of the contract.

The commercial risk is properly borne by the operator, and poor service will be penalized by the market. No regulation by the concessioning authority is required to guard against this aspect of maintenance-related risk.

The public service obligation, in particular the obligation for the operator to provide continuous service, typically is defined in performance requirements contained in the concession contract or sub-contract with the operator. An interruption of service resulting from a failure to performance maintenance can then give rise to penalties.

In the case of a concession where assets are handed over to the Authority on termination of the contract, the need for regulation can go beyond a definition of functional obligations. It is normal for the concessioning authority to require that repair and maintenance work is correctly carried out to ensure that the installations are handed over in good operating condition at the end of the concession period. The concession-ing authority can impose specific maintenance standards in the contract to ensure the satisfactory preservation of the assets.

iii) Regulation of performance

Finally, where the lack or absence of competition is liable to discourage the operator from providing an adequate level of service, the concessioning authority can include specific performance standards in the concession contract; e.g., minimum levels of productivity. While sometimes deemed necessary, this approach is not without difficulties, since it assumes that the concessioning authority:

• Is in a position to define and codify a level of service, whereas the content of the service and the required level of performance can change over time;

• Is capable of determining compliance by the operator with the set standards; and

• Has the ability to apply either incentives or penalties when the performance objectives are exceeded or not achieved, respectively.

Beyond productivity criteria and service standards, performance standards can also include a minimum capacity for the terminal. These standards might be based on investment levels or on direct measures of storage and throughput capacity. Generally, it is preferable to permit the concessionaire sufficient flexibility to meet the standards in the most cost-effective manner' (e.g., extension of yard space versus the purchase of higher stacking equipment.

.Economic and financial regulation

Virtually all concession contracts contain economic and financial provisions defining the scope of permissible activity, the minimum services required, the degree of competition the operator can expect, the freedom to set prices, and any fees or subsidies associated with the project. These provisions are designed to establish some level of certainty for the operator with respect to its flexibility to manage the project so that the operator can assess risks and ways to manage them.

i) Permissible scope of the authorized activity

Fundamentally, the concession contract should define the activities the operator is authorized to conduct in the area defined by the contract. The Port Authority will define this scope based on its reform strategy and operational needs. For example, the Port Authority may prohibit the operator from engaging in any activities other than the handling and storage of merchandise within the project's defined domain, or specify the types of traffic the operator will be authorized to handle. In the latter case, such limitation may be the consequence of an exclusivity guarantee previously granted by the Port Authority to another operator in the port.

By restricting the scope of permissible activity, the Port Authority increases the commercial risk for the operator. With a narrow scope, the operator's capacity to adapt or diversify its activity in response to market changes is limited.

On the other hand, the Port Authority could allow the operator considerable freedom of initiative and action to exploit port land and facilities, in return for the operator's performing unprofitable public service activities.

ii) Public service obligations

The Port Authority may require the operator to comply with principles governing the provision of a public service. This obligation on the operator typically imposes requirements for:

• Continuity of service, with the assessment of penalties or early termination of the contract in cases where the service is interrupted due to the fault of the operator;

• Equal access and treatment for users (i.e., non-discrimination with respect to pricing, priorities, level of service, etc.).

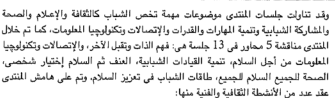
It is not always possible or desirable to avoid all discrimination among an operator's customers. For example, obliging an operator who is a subsidiary of a shipping line to serve other competing shipping lines under the same conditions as its affiliated company, irrespective of contractual stipulations, is unrealistic. This problem can and should

منتدى الشباب الدولى .. شباب من أجل السلام



بقلم عبد السلام السيد أحمد

قامت حركة سوزان مبارك الدولية بتنظيم منتدى الشباب الدولى بمدينة شرم الشيخ تحت عنوان "شباب من أجل السلام.. أنت تتحدث ونحن نستمع" وقد إفتتحت سيدة مصر الأولى سوزان مبارك رئيس ومؤسس هذه الحركة المنتدى الذى شارك فيه ألف شاب وفتاة من جميع أنحاء العالم يمثلون 113 دولة وحوالى 200 من الحضور المقيدين بدراسات السلام والتنمية.



وقد تناولت جلسات المنتدى موضوعات مهمة تخص الشباب كالثقافة والإعلام والصحة والمشاركة الشبابية وتنمية المهارات والقدرات والإتصالات وتكنولوچيا المعلومات، كما تم خلال المنتدى مناقشة 5 محاور فى 13 جلسة هى: فهم الذات وتقبل الآخر، والإتصالات وتكنولوچيا المعلومات من أجل السلام، تنمية القيادات الشبابية، العنف ثم السلام إختيار شخصى، الصحة للجميع السلام للجميع، طاقات الشباب فى تعزيز السلام، وتم على هامش المنتدى عقد عدد من الأنشطة الثقافية والفنية منها:

* العرض الذى قدمته الراقصة الأسبانية العالمية ماريا بيجز لفن الفلامنكو.
* سباق للجرى كدعوة لإستخدام الرياضة فى التعبير عن الآراء.
* الليلة البدوية التى أقيمت فى قلب الصحراء للتعرف على الطبيعة والفنون الشرقية .
* المعرض الذى أداره الشباب والخاص بإستخدام الإتصالات وتكنولوچيا المعلومات بغرض تفعيل الحوار والفهم المتبادل.

إفتتاحية المنتدى

ألقت السيدة سوزان مبارك فى إفتتاح المنتدى كلمة قصيرة حرصت على أن تكون بعد كليمات مجموعة من الشباب المشارك فى المنتدى، وذلك ثقة منها فى قدرة الشباب على إحداث التغيير الإيجابى الذى تنشره كل المجتمعات الهادفة لتحقيق السلام والتنمية كحق أساس للشعوب كافة دون إستثناء، وأعربت سيادتها عن سعادتها وفخرها بهؤلاء الشباب والشابات الذين جاءوا من مختلف دول العالم يتحدثون لغات مختلفة تقرب من آرائهم فى واقعهم وآمالهم المستقبل لتحقيق رؤية طموح لمستقبل أفضل، وأشارت إلى ضرورة إعطاء الشباب الفرصة ليأخذوا مكانهم على طريق تحقيق السلام والعمل على نشره من خلال طرحهم لآمالهم وأفكارهم وحملهم راية التنمية والسلام فى الغد. وقد رحب ممثلو شباب العالم بمبادرة السيدة سوزان مبارك لإقامة هذا المنتدى الذى يعد الأول من نوعه وينظمه ويدير أعماله الشباب، وأعربوا عن رغبتهم فى مناقشة وسيلة للتعايش السلمى يجتمع تحت مظلتها جميع الشباب. وأكد جميعهم على أن الإيمان بالسلام وأهدافه لا يكفى فى حد ذاته لتحقيق السلام وإنما العمل الفعال والدفاع الأكيد عن المبادئ المؤدية لتحقيق السلام ومجابهة جميع أشكال التمييز والهيمنة بأنواعها هى السبيل الأكيد لتحقيق حلم السلام.

سيدة مصر الأولى تلقى كلمتها الإفتتاحية

أهم جلسات المنتدى

* جلسة قواعد التواصل ومقومات الأمان على الإنترنت برئاسة چون فيليب كورتوا رئيس شركة مايكروسوفت العالمية، وقد عقبت السيدة سوزان مبارك على مناقشات الجلسة التى دارت حول ضرورة حماية الشباب والأطفال من مخاطر الإنترنت بأنها تخش على أحفادها والأجيال المقبلة من مخاطر إستخدام الإنترنت.
* جلسة "لا للإستعباد" التى رأسها ريز خان مقدم البرامج الأسبق فى محطة سى أن أن الإخبارية ناقشت إستثمار طاقة الشباب من النساء لتحقيق الأمن الإقتصادى وأهمية التمكين الإقتصادى للمرأة
* جلسة " هل تعتبر وسائل الإعلام الموجه للشباب ملائمة "؟ برئاسة أشوك ريجمى مدير البرامج بشبكة خطة عمل الشباب، ناقشت الرسالة الإعلامية وأهدافها ومحتواها، وقد عقبت السيدة قرينة الرئيس بأنها ترى الصورة التى تقدمها وسائل الإعلام عن الشباب لا تعبر عن الواقع لأنها لا تلقى الضوء على النماذج الجادة، وأنها تؤيد الإعلام الذى يقدم الشباب للشباب.



السيدة سوزان مبارك تتوسط شباب العالم

* جلسة "توطيد الروابط بين الشباب ومجتمعاتهم" برئاسة ديفيد أدامز المدير السابق لوحدة العام الدولى لثقافة السلام، تمت فيها مناقشة ضرورة قيام الشباب بدور فعال فى تنمية مجتمعم والتأثير على الرأى العام.
* جلسة" العقول الشابة تثرى البيئة" رأسها الدكتور إسماعيل سراج الدين مدير مكتبة الأسكندرية ، وناقشت مشكلات البيئة الناتجة عن التلوث وثقب الأوزون، ودور الشباب فى الحفاظ على البيئة والتوعية بها.
* جلسة "تأمين الموارد البشرية للشباب "رأستها ڤيڤيان جريجور قارئة النشرة بمحطة سكاى الإخبارية حيث تحدث فيها السيد جمال مبارك رئيس جمعية جيل المستقبل والأمين العام للجنة السياسات بالحزب الوطنى الديموقراطى – عن أهمية توفير فرص عمل للشباب، وضرورة تطوير وتنمية إمكانات الشباب التى تؤهلهم لسوق العمل والحرص عل تنمية مهارات الشباب حتى يتمكنوا من المنافسة فى سبيل العمل.
* جلسة "خلق الفرص الإقتصادية والخروج من دائرة التبعية، رأستها سحر نصر الخبيرة بالبنك الدولى حيث تمت مناقشة سبل إيجاد فرص عمل للشباب للقضاء على البطالة.
* جلسة "مستقبلنا سلامتنا" رأسها الإستشارى محمد شهاب، وناقشت أثر العنف على الشباب وأهمية التجانس الإجتماعى، ودور الشباب فى التصدى للعنف من خلال التوعية، وطرح آرائهم فى الخطط القومية.
* جلسة "الرياضة وسيلة لتنمية السلوك الإيجابى"، رأسها إسماعيل الشافعى عضو مجلس إدارة الإتحاد الدولى للتنس، حيث تمت مناقشة دور الرياضة فى إكساب الشباب صفات إيجابية، وتنمية مهاراتهم من أجل حياة أفضل.

تكنولوچيا الإتصالات والمعلومات من أجل السلام

شهدت سيدة مصر الأولى مراسم توقيع مبادرة إستخدام تكنولوچيا الإتصالات والمعلومات من أجل السلام التى تعتبر نتاج مشاركة بين حركة سوزان مبارك الدولية للمرأة من أجل السلام وعدد من الشركاء الدوليين، وتهدف هذه المبادرة التى تمتد خطة تنفيذها حتى سبتمبر 2009 لتعظيم الإستفادة من الإتصالات وتكنولوچيا المعلومات فى إيجاد مناخ يدعم جهود التواصل والتفاهم والحوار العالمى فيما بين الشباب من أجل السلام، وتأهيل الشباب لبلوغ النجاح من خلال مساعدتهم فى تعلم مهارات تكنولوچيا المعلومات وتمكينهم من الإسهام فى إيجاد مستقبل ينعمون فيه بالرفاهية.

فى النهاية تقدمت سيدة مصر الأولى سوزان مبارك مسيرة من أجل السلام بالقرب من حديقة السلام الدولية حيث قامت بزراعة شجرة تعبر عن السلام فى الحديقة، تبعها المشاركون فى المسيرة بعد ذلك بزراعة شجرة أخرى تعبيراً عن إيمانهم برسالة السلام.

وزارة الاستثمار
الشركة القابضة للنقل البحري والبرى
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

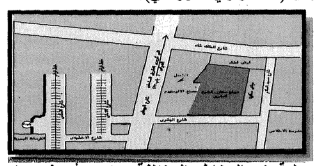
مستودع البشرى

يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

الوصف العام:

- تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع د ور أرضى وأربعة أدوار متكررة.
- يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القبارى – باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي و باقي الطرق الرئيسية(الصحراوي- الزراعي).







- المستودع مؤمن علية ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

نشاط المخزن:

- تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية و الأدوية.
- تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التريبتيك).
- التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التأخير.
- تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلى أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- تعريفة متميزة ومنافسة.

نرحب بتشريفكم لمقر المستودع للتعرف على إمكاناته وخدماته.

العنوان: مستودع البشرى الجمركي شارع البشرى – القبارى – الإسكندرية - تليفون ٠٣/٤٤٥١١١٥

لمزيد من المعلومات برجاء الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

تلكس : A.C . H .UN ٥٤٥٦٦ فاكس : ٠٣/٤٨٦٢١٢٤

Website: alexcont.com
E-mail:alexcont@alexcont.com

إنجازات غرفة ملاحـــــة الإسكندريـــة

هى اعرق غرف الملاحة البحرية المصرية، حيث أسسها سنة 1945 عبود باشا ويحيى أمين باشا، وتضم فى عضويتها أكثر من مائتى شركة ملاحة، وترتبط بعلاقات قوية مع كافة الأطراف الفاعلة فى المجتمع الملاحى المصرى والإقليمى والدولى واضعة فى مقدمة أولوياتها المساهمة فى تحقيق الانتعاش والازدهار والتطوير المستمر لمنظومة النقل البحري، بما يعود بالنفع على أعضائها الذين تشكل خدمتهم والدفاع عن مصالحهم وتمثيلهم لدى الجهات المعنية السبب الرئيسى لإنشاء الغرفة، و ينظم القرار الوزارى رقم 30 لسنة 1999 "نقل بحرى" جميع اللوائح و القواعد المعمول بها فى الغرفة وهو يعتبر أساس تنظيم جميع الأعمال التى تقوم بها غرف الملاحة المصرية حيث أجريت إنتخابات الغرفة للعام 1999 وحتى 2003.



لواء/ محمود حاتم القاضى
رئيس غرفة الملاحة الأسبق



مهندس حسام لهيطة
رئيس غرفة الملاحة الأسبق

مروان السماك



طارق جلال فهمى

محمد العقاد

محمد مصيلحى

برئاسة السيد اللواء / محمود حاتم القاضى، النائبه السيدة/ نازلى الشاذلى
سكرتير عام الغرفة / كريم سلامة أمين الصندوق/ محمد مصيلحى

بالإضافة إلى أعضاء المجلس :

الاستاذ/ مصطفى النجار السيد المهندس/ حسام لهيطه
السيد الربان/ احمد عبد العزيز السيد الاستاذ/عبد العزيز محمد
السيد المهندس/ محمد صدقى

ثم تلى ذلك مجلس إدارة الغرفة للفترة التالية (2003-2007) والتى تضم فى عضويتها :-

السيد المهندس/ حسام لهيطه	رئيس مجلس الادارة
السيد الأستاذ/ محمد مصيلحى	نائب رئيس مجلس الادارة
السيد الربان/ محمد العقاد	سكرتير عام الغرفة
السيد الأستاذ/ طارق فهمي	امين صندوق الغرفة

بالإضافة الى أعضاء المجلس :

السيد الدكتور/ عفت السادات السيد المهندس/ مروان السماك
السيد المهندس/ فتح الله محمد السيد المهندس/ محمد صدقى
السيد الدكتور/ احمد سعد رجب السيد الأستاذ/ ميلاد ابو سيف
السيد الأستاذ/ خالد خيرى

والذى انهى فترة ولايته بباكورة عمله وهو أفتتاح مقر الغرفة الجديد بوجود السيد اللواء / مختار عمار رئيس قطاع النقل البحرى والسيد اللواء/ إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الأسكندرية

حيث اثرى فيها المجلس عمل لجان الغرفة واكد على فعالياته من خلال رؤساء لجان على قدر كبير من المعرفة وهم :-

السيد الربان /عبد الرحمن العوا	رئيس لجنة ملاك السفن
السيد المهندس/ احمد العقاد	رئيس لجنة التدريب
السيد الأستاذ/أسامة عدلى	رئيس لجنة التوكيلات الملاحية
السيد الأستاذ/ مجدى البندراوى	رئيس لجنة الجمارك
السيد المهندس/ مروان السماك	رئيس لجنة الشحن والتفريغ
السيد الأستاذ/ اشرف السويفى	رئيس لجنة التشريعات والقانونيين
السيد الدكتور/ محمد مسعد محرم	رئيس لجنة الاشغال البحرية

إنجازات ..... وإنجازات ..... وإنجازات ..... وإنجازات ..... وإنج



محمد صدقى

فتح الله محمد

أحمد سعد رجب

و تعنى غرفة ملاحة الإسكندرية بالاتى:

- الوصول إلى أقصى درجات رضا الزملاء أعضاء الغرفة عما تقدمه من خدمات تتاح لكافة الأعضاء، والعمل على تطوير وتجويد هذه الأعمال أولا بأول.
- الحفاظ على علاقات خاصة ومتميزة مع قطاع النقل البحرى وهيئة ميناء الإسكندرية وهيئة السلامة البحرية ومصلحة الجمارك والاتصال المستمر معهم باعتبارهم الجهات الرسمية الأساسية التى ترتبط الغرفة وأعضاءها بتعاملات مستمرة معها وكذا مع باقى الجهات الحكومية و غير الحكومية المحلية والأجنبية لتحقيق الصالح العام.
- السعى إلى توفير مناخ عمل ملائم لأنشطة الأعضاء من خلال دراسة مشروعات القوانين والقرارات الوزارية التى تؤثر على عمليات النقل البحرى وإبداء الرأى فيها وتقديم وجهات النظر العملية والواقعية وصولا إلى تشريعات منضبطة لتحقيق الصالح العام لمختلف الأطراف.
- تمثيل غرف الملاحة المصرية فى المحافل الرسمية المحلية والدولية وحضور الندوات والمؤتمرات وإيفاد الممثلين واستقبال الوفود والمبعوثين للمساهمة فى تطوير العلاقات الدولية فى مجال النقل البحرى.
- وقعت غرفة الملاحة على بروتوكولات تعاون مع جهات محلية تستهدف تقديم خدمات مدعومة للأعضاء مثل بروتوكول التعاون مع مركز تحديث الصناعة و البروتوكول مع الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا.
- توثيق العلاقات بين الشركات الأعضاء وزيادة التعاون بينهم وحل مشكلاتهم ذات الطبيعة العامة فيما بينهم وبين جهات التعامل، وفيما بينهم وبين بعضهم من خلال تعظيم المبادئ والقيم الواردة فى ميثاق الشرف من خلال آليه لجنة الحكماء.

ثم الفترة الحالية (2007- 2011) والتى تم اجريت انتخاباتها يوم السبت الموافق 2007/9/8 وتضم :

السيد الأستاذ/ محمد مصيلحى

السيد الربان / محمد العقاد — السيد الأستاذ/ طارق فهمى

السيد المهندس/ مروان السماك — السيد الدكتور/ احمد سعد رجب

السيد المهندس/ فتح الله محمد — السيد المهندس/ محمد صدقى

تكريم أوائل الخريجين للدفعة الثالثة بقسم النقل الدولى

بمشروع مبارك - كول بالإسكندرية



قام مجلس إدارة شعبة خدمات النقل الدولي برئاسة السيد اللواء/ مازن نديم بتكريم أوائل الدفعة الثالثة بقسم النقل الدولي بمشروع مبارك - كول بالإسكندرية على هامش اجتماع مجلس الإدارة بمقر الشعبة يوم الأحد الموافق 2007/9/9 .

بحضور كل من :

1 - المهندس/ مدحت القاضي	سكرتير عام الشعبة
2 - الأستاذ/ عبد العال علي عبد العال	عضو مجلس الإدارة
3 - الأستاذ/ عصام الشاذلي	عضو مجلس الإدارة
4 - اللواء/ عاصم السيد أحمد	عضو مجلس الإدارة
5 - الأستاذ/ نادر ناجي	عضو مجلس الإدارة

وتم تكريم أوائل الدفعة من الطلبة والطالبات الآتى أسمائهم طبقا لترتيب المجموع :

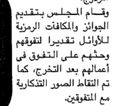
1 - إيمان أحمد محمود أبو اليزيد محمد	2 - محمد صلاح حسن سليمان
3 - أمل محمد محمد على الظنينى	4 - فادى فتحى صابر مرزوق
5 - مريم مجدى صبحى تادرس	6 - محمد عادل حسين أحمد الشريف

كما وجه المجلس كلمة تحية وتقدير للخريجين متمنيا دوام التوفيق للجميع ، كما أعرب المجلس عن خالص تقديره للسادة القائمين على قسم النقل الدولى فى كل من بورسعيد تحت إشراف الأستاذ/ إبراهيم شلبى والقاهرة تحت إشراف الأستاذ/ صلاح الصادق والجدير بالذكر فقد تم إعادة إفتتاح قسم النقل الدولى بالقاهرة بقبول فصلين دراسيين حيث إن فرص التدريب بشركات الشحن الأعضاء بالشعبة بمحافظة القاهرة تستوعب قبول طلاب القسم للتدريب لديها بمختلف إدارات الشركات .

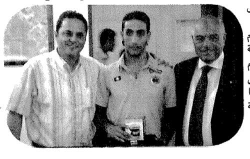
والجدير بالذكر فقد تم افتتاح هذه الفصول والإشراف على سير العمل بالمحافظات الثلاث نتيجة المتابعة المستمرة من خلال أعمال لجنة التدريب برئاسة الأستاذ/ خالد صبرى رئيس لجنة التدريب وقد تم تخريج ثلاث دفعات من قسم النقل الدولى منذ نشأته وحتى الآن ، وكان تسكينهم وتدريبهم بالشركات خلال الدراسة أثرا طيبا فى سوق العمل بعد التخرج وممارسة أعمال ترحيل البضائع واللوجيستيات

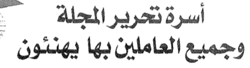
ولم يغفل المجلس دور الشركات الأعضاء بالشعبة وإسهامها إيجابياً وعملياً فى تدريب هؤلاء الطلبة إيماناً منها بأهمية هذا المشروع والدور الريادى للشعبة فى سبيل إثراء سوق العمل بخريجى هذا المشروع الواعد ولايسع المجلس إلا أن يتقدم بوافر الشكر والامتنان للشركات التى ساهمت مع الشعبة فى إنجاح هذا المشروع بتدريب الطلبة ، الأمر الذى يعد من الأسباب المباشرة والرئيسية لنجاح هذا المشروع .

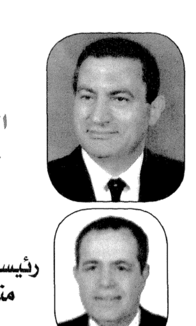
وكانت ومازالت الركيزة الأساسية والمحورية لمنهاج هذا المشروع هو التدريب خلال الدراسة مقابل مكافأة رمزية يتقاضاها الطلبة من الشركات أثناء تطبيق برنامج المشروع والذى يعتمد على التعليم الثنائى المزدوج.



وقام المجلس بتقديم الجوائز والمكافآت الرمزية للأوائل تقديرا لتفوقهم وحثهم على التفوق فى أعمالهم بعد التخرج، كما تم التقاط الصور التذكارية مع المتفوقين.





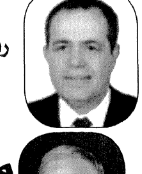


أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها يهنئون

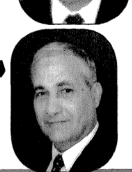
السيد اللواء توفيق أبو جندية

على الثقة الغالية التى أولتها سيادته

القيادة السياسية

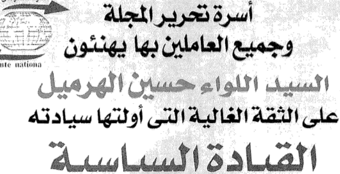


بتعيين سيادته
رئيساً لمجلس إدارة الهيئة العامة لميناء الإسكندرية
متمنين لسيادته دوام التوفيق والنجاح
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس

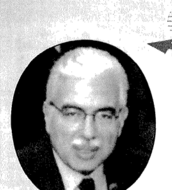


محمد حسنى مبارك

رئيس جمهورية مصر العربية



أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها يهنئون



السيد اللواء حسين الهرميل

على الثقة الغالية التى أولتها سيادته

القيادة السياسية

بتعيين سيادته
رئيساً لمجلس إدارة هيئة ميناء دمياط
متمنين لسيادته دوام التوفيق والنجاح
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس



محمد حسنى مبارك

رئيس جمهورية مصر العربية

عن مجلة BIMCO BULLETIN APR .2007

الدروس المستفادة

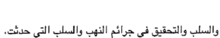
من حادثة السفينة NAPOLI

قرأت لك

عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

إن الحادثة الطارئة لسفينة الحاويات NAPOLI تُعتبر مثالاً جيداً لمناقشة ظروفها وتحليل وقائعها وتصرفات المسئولين حيالها.

فقد بدأت الحادثة فى يوم شتاء فى طقس ردئ فى الأطلنطى بالقرب من السواحل البريطانية، وذلك بسماع إشارة إستغاثة من السفينة التى بدأ طاقمها فى ترك السفينة فى قوارب النجاة بعد أن بذل أفراد الطاقم كل ما أمكنهم عمله بعد أن تعطّلت طلمبات التبريد الخاصة بماكيناتها الرئيسية، مما إضطر الطاقم إلى إيقاف الماكينات وظلت السفينة تتمايل بشدة بفعل الأمواج.



ولم يحتاج الأمر إلى الكثير من الفن البحرى بأن يبتعد أفراد الطاقم، وهم فى قوارب النجاة، عن جسم السفينة الهائل الذى كان يتمايل بشدة بفعل الأمواج.

وقامت المروحيات بشجاعة بإنقاذ أفراد الطاقم من قوارب النجاة وإعادتهم إلى البر. وكان هناك غموض حول ملكيّة السفينة ومستأجريها كما كان أفراد الطاقم من جنسيّات مختلفة وكانت تحمل العلم البريطانى، كما كان هناك غموض ومعلومات مُضللةً عن صلاحية السفينة وطاقمها.

وبدأت القصة تتضح معالمها عندما توجهت لنشات القاطرة والوصول إلى موقعها ولوحظ أن الزيوت تتسرب منها وهنا أصبحت الحالة حالة تلويث للبيئة ومخاطر تأثيرها على الأحياء المائية، وزاد الأمر بالإعتقاد أنه كان بالسفينة كيماويات تهدّد الأحياء المائية فى طول وعرض القنال الإنجليزى.

وظلت القصة حالة تلويث للبيئة، وبدأت فرق الإنقاذ فى قطر السفينة إلى مكان لجوء آمن، بينما بدأ المسئولون يفكرون فى توجيه اللوم والبحث عن المتسببّ فى جعل سفينة كبيرة يحدث لها عطب بهذا الشكل وإستمرت المأساة بتدهور الحالة على ظهر السفينة حتى إتخذ ممثل الحكومة البريطانية قراراً بأن يتم شحط السفينة قصداً فى منطقة ضحلة خارج ميناء DEVONPORT لمنع غرقها إلى القاع فى القنال الإنجليزى وفقدان الحاويات التى كانت لا زالت عليها.

وكان الطقس الردئ وأنوار لنشات القاطرة بجوار جسم السفينة والمروحيات التى تدور فوقها قد أثارت قلق الساكنين المحليين فى المناطق الساحلية المواجهة للحادث وأثارت العناصر والأسباب اللازمة لجعل تلك الحادثة قصة فى الصحف والتليفزيون. وعلى خلفية هذه المشاهد تعالت الأصوات المتذمرة تتساءل عن لوم المتسبب وعن تلويث المياه حيث بدأت تظهر الحيوانات البحرية الميتّه، والتأثير المحتمّل لهذا الحادث وخاصة بعد تسرب وقود السفينة والكيماويات السامة فى المياة. وتساءل البعض الآخر عن الملاّك السابقين للسفينة التى تحمل العلم البريطانى وعن القائمين بتشغيلها ومدى حرصهم وكفاءتهم.

ثم إنتقلت الأنظار فجأة إلى الشواطئ فى خليج BRANS COMBE حيث قذفت الأمواج بعض الحاويات التى كانت على ظهر السفينة بعد أن قطعت أربطة تثبيت الحاويات نتيجة حركة السفينة الشديد بين الأمواج فإنزلقت الحاويات إلى الماء وبفعل الأمواج إنفتحت بعض الحاويات ووصلت محتوياتها إلى الشاطئ وتجمّع الناس لسلب ونهب هذه المحتويات.

وأخيراً إنتشرت أفراد الشرطة للقبض على الناهبين ومنع المزيد من أعمال النهب والسلب والتحقيق فى جرائم النهب والسلب التى حدثت.

وظلت السفينة فى مكانها وتم تنظيف الشاطئ وذهب الناهبون ولم يبق شئ يقال حيث تم إنقاذ الملايين من الطيور من الموت بسبب الزيوت والكيماويات المتسرّبة من السفينة.

وكانت هناك بعض العناصر الإيجابية لهذه القصة حيث أن شركات النقل البحرى صارت تراجع خططها لمواجهة مثل هذه الظروف الطارئة، كما لم تفقد أرواح وقام طاقم السفينة وطواقم خدمة الطوارئ بأداء واجباتهم على أكمل وجه وكانت درجة تلويث المياه قليلة. وأهم من ذلك أن قرار ممثل الحكومة البريطانية بقطر السفينة إلى مكان آمن فى البحر العالى كان صواباً. ثم إن تصريحات ممثل الحكومة أدت إلى تهدئة الرأى العام ولازال المختصون يبحثون فى الأسباب التى أدت إلى وقوع هذه الحادثة وإبداء النصح فى التصرفات التى يجب إتخاذها لتلافى وقوع مثل هذه الحوادث للسفن وخاصة القديمة منها، والتأكد من صلاحية جميع الأجهزة فيها قبل مغادرتها للإبحار.

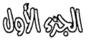






حقوق الإنسان .... ذلك الحلم الإنسانى المستحيل

ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ
خبير ومستشار بحرى



"الحق هو الحريه"
الفيلسوف الألمانى (هيجل) Hegl (1770 - 1831)

إن حياة الإنسان ، فى مجتمعه لا تستقيم من دون حقوق تضمن له الحرية والأمن والطمأنينه وهى الشروط التى يقدم عليها سلوكه فى المجتمع وطاقته فى الإنتاج والتفكير والإبداع .

ولقد أصبحت حقوق الإنسان واحده من أهم قضايا العلاقات الدولية خلال الربع الأخير من القرن العشرين وواحده من أهم المعايير المستخدمة لتقييم مدى تقدم أو تخلف النظم السياسية كما باتت تحكم إلى حد كبير مواقف الكثير من دول العالم صياغة سياساتها الخارجية تجاه الدول الأخرى.

إن نقطة البداية فى هذا الموضوع تتمثل فى تقديم لمحة تاريخية مقتضية لعلها تقودنا بيسر إلى سائر الجوانب.

- **خاضت الشعوب معارك ضارية ضد حكامها المستبدين من أجل حقوقها المهدورة وخاضت الشعوب معارك أكثر ضراوه ضد أعدائها الذين إستخدموا القوة ضد حقوق الآخرين**
- **أسفرت حركة التحرير الوطنى عن إعلان إستقلال الولايات المتحدة الأمريكية فى 4 يوليو 1776 وأكد هذا الإعلان على إننا نؤمن أن الناس جميعاً خلقوا سواسيه وأن خالقهم قد وهبهم حقوقاً لا تقبل المساومة منها حق الحياة وحق الحرية والسعى لتحقيق السعادة وإنما تقوم الحكومات بين الناس لضمان هذه الحقوق وتستمد سلطانها العادل من رضى المحكومين.**
- **صدرت عن الثورة الفرنسية يوم 26 أغسطس 1789 وثيقة تحت عنوان "حقوق الإنسان والمواطن" وورد فى بندها الأول "يولد الناس ويبقون أحراراً وورد فى البند 16" إن كل مجتمع لا تضمن فيه الحقوق ولاتفصل فيه السلطات إنما هو مجتمع بلا دستور" وورد فى البند 17"كل حسب قدراته ولا تميز لواحد على الآخر إلا بالفضائل والمواهب "وورد فى البند 19 حق كل إنسان فى حرية الرأى والتعبير"**

حقوق الإنسان ... معلومات أساسية

1 - يمكن تعريف حقوق الإنسان بأنها المعايير الأساسيه التى يمكن للناس من دونها:
- أن يعيشوا عيشه البشر
- أساس الحرية والعدل والسلام
- لاتشترى ولاتورث فهى ببساطه ملك للناس وهى واحده لجميع البشر بغض النظر
- عن العنصر أو الجنس أو الدين أو الرأى السياسى أو أى رأى آخر
- ترتب للإنسان حقوقاً بقدر ما تفرض من إلتزامات

2 - تتضمن حقوق الإنسان أربعه مفاهيم أساسيه هى :-

* توافر أساسيات الحياه للإنسان فى المسكن والعيش والحرية وعدم ممارسة العنف والظلم ضده
* حق الشعوب فى تقرير مصيرها بما فى ذلك حقوق الأقليات العرقية والمدنية ونبذ التفرقة والتمييز العنصرى
* عدم قمع الحريات السياسية والإقتصادية والإجتماعية والثقافية ومناهضة التعذيب
* الناس سواسيه بغض النظر عن أجناسهم ولغاتهم وعقائدهم

3 - لجأ الحقوقيون إلى تصنيف كلمة حقوق الإنسان إلى ثلاث فئات:

الفئة الأولى : الحقوق المدنية والسياسية

حقوق مرتبطة بحريات وتشمل الحق فى الحرية والأمن وعدم التعرض للتعذيب والتحرر من العبودية والحق فى المشاركة السياسية وحرية الرأى والتعبير والتفكير والدين والعقيدة والإشتراك فى جمعيات أو تجمعات.

الفئة الثانية : الحقوق الإقتصادية والإجتماعية

حقوق مرتبطة بالأمن وتشمل الحق فى العلم والتعليم والمستوى اللائق للمعيشة والمأكل والمأوى والرعاية الصحية

الفئة الثالثة : الحقوق الثقافية والبيئية والتنموية

حقوق تشمل حق العيش فى بيئة نظيفة ومصونة من التدمير والحق فى التنمية الثقافية والسياسية والإقتصادية

4 - ملف حقوق الإنسان على أهميته بات يستخدم لأغراض سياسية فى مواجهة دول العالم الثالث من قبل صناع الظلم العالمى والذين نصبوا أنفسهم بالباطل كمبعوثين للعناية الإلهية وحماة حقوق الإنسان أما الدول التى تتكيف وتتأقلم مع الأجندة الأمريكية لا يشهر هذا السلاح فى وجهها والدول التى ترفض التكيف والتأقلم يتم إدانتها والتهديد بوقف المساعدات الإقتصادية ثم التحرك لفرض عقوبات أمريكية أو عبر الجمعية العامة للأمم المتحدة.

كلمات ومصطلحات ومفاهيم

الديمقراطية Democracy

كلمة تتكون من لفظان يونانيان هما ديموس بمعنى الشعب وقراتوس بمعنى حكم أى حكم الشعب وهى كلمة تطلق على نوع الحكم الذى يتبعه شعب من شعوب العالم ويتخذه نظاماً لحياته وهى تجربة إنسانية بالدرجة الأولى تحترم الفرد وطاقاته وقيمه وإمكاناته وتعمل على نموها وتطويرها إلى أقصى حد وبعباره أكثر بساطة هى حكم الشعب نفسه بنفسه ولنفسه وهى العاصم الأوحد لحقوق الإنسان.

الدكتاتورية Dictator ship

مصطلح رومانى الأصل يعنى النظام الحكومى الذى يتولى فيه شخص واحد جميع السلطات دون إشتراط موافقة الشعوب ويملى أوامره وقراراته السياسية فمشيئته وإرادته هى القانون وسلطاته بغير حدود فهو الزعيم الأوحد والحق ما يعلنه وأبسط تعريف للديكتاتور هو الحاكم الذى يقهر الأغلبية من الشعب لصالح الأقليه المستفيده من حكمه ونظامه فهو تسميته (عقد الحرمان) والواقع أن أغلب الطغاه عاشوا طفولة معذبة ومراهقة صعبة الأمر الذى من شأنه أن يمهد السبيل لخضوع شخصية الديكتاتور إلى مجموعة من العقد وربما لأن الثلاثة الحجاج بن يوسف الثقفى وقراقوش والحاكم بأمر الله من أبرز الحكام الذين وصفوا بالديكتاتورية على مر التاريخ العربى والإسلامى وفى العصر الحديث يتصدر القائمة ستالين (الإتحاد السوفيتى) هتلر (ألمانيا) فرانكو (أسبانيا) سالازار (البرتغال) موسولينى (إيطاليا) .. وغيرهم.

الليبرالية Liberalism

إسمها يشتق من معنى الحرية Liberty وترتبط بالإعتراف للفرد بحقوق طبيعية أو أساسية لا يجوز المساس بها أو إنتهاكها حق الحياة . حرية العقيدة . حرية التعبير عن الرأى . حرية الإجتماع والإنتقال . إحترام حقوق الملكية الخاصة وهى أيديولوجية ظهرت وإزدادت إنتشاراً فى أوروبا منذ عصر النهضة والعصر الحديث وأول ما يميزها

* الأهمية التى تقررها إلى الفرد وحقوقه وإستقلاله
* ضرورة توفير الشروط اللازمة حتى يتمكن الفرد من ممارسة إختياراته وتفعيلها.



* تمكين الفرد من الإنتاج دون تدخل الدولة فى الحياة الإقتصادية

الإستبداد Despotism

الجذور اللغوية لهذا المصطلح تعود إلى اللغة اللاتينية (أصل اللغات الأوروبية) وهى تعنى:

* كل نظام سياسى يستولى بمقتضاه شخص أو فئة على السلطة المطلقة دون رغبة الأمة

* صفة للحكومة المطلقة التى تتصرف فى أمور الرعية وتصادر الحريات كما تشاء بلا خشية من حساب أو عقاب

* صورة من صور الظلم والطغيان

ويقول المفكر العربى عبد الرحمن الكواكبى (1854 ـ 1902) فى كتابه "طبائع الإستبداد ومصارع الإستعباد" "ما من مستبد سياسى ألا ويتخذ قدسية يشارك بها الله أو تعطيه مقاماً ذا علاقة بالله"

الطغيان Tyranny

يترعرع الطغيان فى عالم متخلف ترتفع فيه نسبة الأمية ويغيب الوعى ويبدأ الطغيان عندما تنتهى سلطة القانون أى عند إنتهاك القانون والطاغية Tyrant مصطلح سياسى يطلق على الحاكم المتعسف الذى لا يخضع للمحاسبة ولا الرقابة من أى نوع فهو سيد يعامل رعاياه معاملة العبيد ويقول الفيلسوف البريطانى "چون لوك" فى كتابه "الحكم المدنى" أن الطاغية يسلب شعبه أدميتهم أخلاقهم قيمهم يمسك بكل الخطوط فيجعل البشر كالدمى ترقص على مسرح العرائس يحركها هو وحده

الشموليه Totalitarianism

شكل من أشكال التنظيم السياسى يقدم على إذابة جميع الأفراد والمؤسسات والجماعات عن طريق العنف والإرهاب ويمثل هذا الكل قائد واحد يجمع فى يده كل السلطات ويقول لورد"أكتون" كله سلطة مفسده والسلطة المطلقة مفسده مطلقة"

الفاشيه Fascism

مشتقه من الكلمة اللاتينية Fasces بمعنى جماعة وهى رمز لأفراد المجتمع عندما يندمجون معاً لإطاعة إراده واحدة (موسولينى فى إيطاليا مثلاً)

الإبادة الجماعية genocide

الفعل المرتكب بغرض التدمير الكامل أو الجزئى لجماعة قومية أو أثينية أو عنصرية أو دينية قتل. إلحاق أذى جسدى أو روحى. نقل الأطفال القسرى إلى جماعه أخرى

الشفافية Transparency

حق الناس فى معرفة حقيقة ما يجرى فى بلادهم دون إخفاء أو إلتواء ويقصد بها كشف الأوراق وتعرية الحقائق كلها وعدم مخاطبة الناس بالحقيقة مبتسره وليست كاملة مما يفتح الأبواب أمام درجات متفاوته من الحيره والألتباس ويعد الحق فى الحصول على المعلومات حقاً من حقوق الإنسان ومظهراً لحرية الرأى.

الترانسفير Transfer

الأبعاد الجماعى فى العقيدة الصهيونية أو نقل العرب الفلسطنيين إلى خارج أرض إسرائيل وتتم فى إطار معنى خاص هو التهجير والأبعاد بإجبار الفلسطينين على ترك بيوتهم والإنتقال من وطنهم إلى أماكن أخرى بالقهر والقمع والقتل أيضاً أو خلق الظروف التى تدفعهم للهروب إلى خارج الوطن

الديموكتاتورية

الكلمة كما يشرحها جمال سليم فى كتابه "عصر الديموكتاتورية" يقصد بها الديمقراطية الصوريه التى هى فى حقيقتها ديكتاتورية فلفظ ديمقراطية يتكون من 10 حروف ويتساوى فى عدد الأحرف مع لفظ الديكتاتورية فهذا أيضاً 10 أحرف والجزء الأكبر من الكلمة مكون من الديكتاتورية بينما الإستثناء هو الديمقراطية وهى فى الواقع ديمقراطية لخدمة الديكتاتورية وكما قال الرئيس أنور السادات "الديمقراطية لها أنياب ومخالب"

النتوقراطيه Neto cracy

ترجمة لفظية لكلمة إنجليزية هى Netocracy وتتكون من جزئين فالجزء الأول من الكلمة هو Net أو الشبكة (الإنترنت) والجزء الثانى هو إختصار Democracy أى الديمقراطية وذلك يمثل حقبة عالمية جديدة تتغير فيها طرق ومبادئ وتفكير وسلوك البشر وإذا كانت الديمقراطية تقدم فى جوهرها على تباين الآراء والدخول فى عملية حوار للوصول إلى أى من تلك الآراء فإن النتوقراطية تسمح بإعادة التجمع بين أصحاب الرأى الواحد داخل الدولة أو خارجها وتسيير أمورهم فيما بينهم دون الحاجة للإلتقاء بأصحاب الرأى الآخر

قالوا عن حقوق الإنسان

ـ قال الفيلسوف الألمانى إيمانويل كانط Kant (1724- 1804) "حقوق الإنسان هى غاية فى حق ذاتها لا وسيلة لتحقيق مآرب أخرى فحرية الإنسان ليست حتمية الطبيعة والماضى بل إنها تعود إلى القيم الأخلاقية التى هى أساس التقدم والحضارة وإذا إختفى العدل من الأرض لم يعد لوجود الإنسانية قيمة.

ـ قال أستاذ القانون المخضرم دكتور توفيق شادى فى كتابه "فقه الشورى" أن حقوق الإنسان ليست محصورة فى حرياته الفردية فقط (حرية الرأى والتملك والتصرف فى ماله مثلاً) بل تربط حقه فى المشاركة فى قرارات الجماعة وبحقه فى المشاركة فى مالها وثرواتها نتيجة للتضامن الإجتماعى الذى يوجب التكافل.

ـ قال الفيلسوف البريطانى چون لوك John Locke (1632. 1704) "إنطلاقاً من أن جميع الناس أحراراً ومتساوون ومستقلون بعضهم عن بعض لا يجوز أن يخضع آخرون دون رضاه"

* قال الفيلسوف الفرنسى بارون دى مونتيسكيو Baron De Montesquieu (1689- 1755) " يعتبر الإنسان قيمة مطلقة مهماً لأن جنسيه ولونه ودينه وبالتالى فإن كل ما يمسه يتناقض مع القانون الطبيعى الذى يقوم على الحرية والمساواة وعدم التميز بين الشعوب

* قال اليابانى فوكوزاوا يوكيتشى (1835 - 1901) فى كتابة "الأحوال فى الغرب" "الإلتحاق بركب الحضارة الحديثة التى تقوم على المواطنة أى إحترام حقوق الإنسان والمواطن وحمايته من جميع التجاوزات هو أسمى الغايات"

ـ قال المفكر الإسلامى التركى الأصل محمد بن محمد بن طرخان (260 - 338 هجرية) وكنيته أبى نصر ولقبه الفارابى والمعروف بإسم المعلم الثانى "كما سمى أيضاً بالمنطقى أن يكون المرء حراً وأن يكون مساوياً للجميع تلك هى الحياة الحقه حياة الإنسان الطبيعية وكل حياة أخرى لا تعدو كونها خدعة حقيرة يؤدى أحدهم شخصية السيد والآخر دور العبد"

ـ قال رفاعه الطهطاوى (1801 - 1873) فى كتابه "تخليص الإبريز فى تلخيص باريز" أن إرساء نظام سياسى يقوم على الديمقراطية وبالتالى حقوق الإنسان والمواطن هو أساس النهضة والتقدم.

ـ قال دكتور حازم الببلاوى (الأهرام 8 يوليو 2007) أهم ما جاء فى إتفاقية روما لإنشاء السوق الأوروبية المشتركة ليس الجانب الإقتصادى ولكن التركيز على الجانب السياسى فى إشتراط الديمقراطية وحقوق الإنسان فى العضوية لهذه السوق فقد نصت هذه الإتفاقية على أن العضوية ستكون مفتوحة أمام الدول الأوروبية التى تأخذ بالنظام الديمقراطى وتحترم حقوق الإنسان.

ـ قالت خديجة النبراوى فى كتابها (موسوعة حقوق الإنسان فى الإسلام) أن حقوق الإنسان فى الإسلام تنبع أصلاً من العقيدة فهى منحه من الله منحها لعباده من البشر وبالتالى فهى حقوق غير قابلة لإلغاء وهى كذلك حقوق عامة دون تمييز بين البشر بسبب اللون أو الجنس أو العقيدة

ـ قال دكتور حامد طاهر (الأهرام 20 مارس2005) "أن حقوق الإنسان ثقافة وليست دراسة والفارق بينها واضح فالدراسة مقرر يتم تلقينه للتلاميذ والطلاب ويجرى إمتحانهم فيه بينما الثقافة وعى عام يتوزع على كل أفراد المجتمع ويسرى فى سلوكهم.

ـ قال دكتور محمد متولى فى كتابة " حقوق الإنسان الأهداف والأمل" إحترام حقوق الإنسان يعنى إنتخابات حره وصحافة حرة وتحرر الأمل من خوف أو ضرر يقع على المواطن نتيجة خلاف فى الرأى أو المطالبة بحق مشروع والحفاظ على كرامة الفرد وعدم الإعتداء عليه جسدياً أو نفسياً من جانب الشرطة

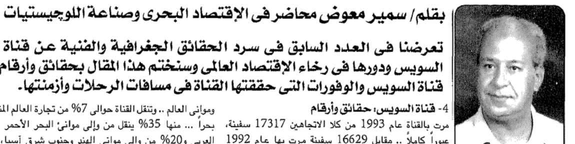
* قال نيوكولا جويات مؤلف كتاب (قرن أمريكى أخر) إن دعوات حقوق الإنسان التى تلوكها السنة المسئولين الأمريكيين ليل نهار ليست إلا أقنعة ترسم وجهاً أمريكياً نبيلاً يخفى أهدافاً غير نبيله.

* قال ديفيد بيتهان : الديمقراطية وحقوق الإنسان متفقان فى أن نقطة البداية فى كل منهما هى كرامة الفرد والديمقرطية لا تنفصل فى جوهر مقوماتها عن حقوق الإنسان ولا عن ضرورة إحترام حقوق الآخرين وحرياتهم كما أنها تفترض فى جوهر متطلباتها أن يكفل الدستور حق المواطنين فى التأثير بصورة متكافئة فى كافة الأوضاع التى تؤثر فى شئونهم ونمط حياتهم.

*****

قناة السويس حديث عن الوزن والأهمية

الجزء الأخير



بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجيستيات

تعرضنا فى العدد السابق فى سرد الحقائق الجغرافية والفنية عن قناة السويس ودورها فى رخاء الإقتصاد العالمى وسنختتم هذا المقال بحقائق وأرقام قناة السويس والوفورات التى حققتها القناة فى مسافات الرحلات وأزمنتها.

4- قناة السويس: حقائق وأرقام

مرت بالقناة عام 1993 من كلا الاتجاهين 17317 سفينة، عبوراً كاملاً .. مقابل 16629 سفينة مرت بها عام 1992 .. بزيادة قدرها 688 سفينة .. بنسبة 4.1% بمتوسط يومى 47.4 سفينة عام 1993، 45.4 سفينة عام 1992 ..

والبيان التالى يوضح تطور حركة الملاحة للسفن المارة بالقناة، من حيث العدد .. والحمولة الصافية .. على فترات ربع سنوية خلال عام 1993، مقارنة بعام 1992 .

الفترة	العدد			الحمولة الصافية (ألف طن)			
	1992	1993	الفرق	1992	1993	الفرق	نسبة الفرق %
الربع الأول ..	4199	4327	128+	95863	100993	5130+	5.4+
الربع الثانى..	4154	4343	189+	92751	98674	5923+	6.4+
الربع الثالث ..	4079	4237	158+	89336	98156	8820+	9.9+
الربع الأخير ..	4197	4410	213+	91829	98727	6898+	7.5+
المجموع ..	16629	17317	688+	369779	396550	26771+	7.2+

ويوضح الجدول السابق أن جملة حمولات السفن المارة بالقناة عام 1993، بلغت 396.6 مليون طن صافى .. مقابل 369.8 مليون طن صافى عام 1992.. بزيادة قدرها 26.8 مليون طن .. وبنسبة زيادة معدلها 7.2%.

وكانت أكثر السفن المارة بالقناة عدداً هى :

- سفن البضائع العامة عددها 4335 سفينة – سفن الحاويات عددها 3656 سفينة
- سفن البضائع الجافة عددها 3329 سفينة – ناقلات البترول عددها 3193 سفينة
- حاملات السيارات عددها 752 سفينة – حاملات الجرارات عددها 465 سفينة

وهى تمثل 91% من مجموع السفن المارة بالقناة

ومن حيث الحمولة:

تأتى سفن البترول على رأس القائمة بحمولة قدرها 138 مليون طن
وسفن الحاويات بحمولة قدرها 101 مليون طن
وسفن البضائع الجافة بحمولة قدرها 66 مليون طن
وسفن البضائع العامة بحمولة قدرها 31 مليون طن
وحاملات السيارات بحمولة قدرها 31 مليون طن

وهى تمثل نحو 93% من جملة الحمولة المارة بقناة السويس

وتبلغ نسبة حمولة البترول، إلى جملة الحمولة المارة بالقناة نحو 35%

بما يعنى أن ثلث إيرادات القناة يتحقق من عبور البترول .. وتمنح ناقلات البترول الضخمة نحو 50% خصماً، حينما تعبر القناة.

وتبلغ نسبة السفن المارة فى قناة السويس عام 1993، إلى مجمل طاقتها الاستيعابية السنوية البالغة 27740 سفينة نحو 62%.

الوفورات التى حققتها القناة فى مسافات الرحلات وأزمنتها:

يظهر البيان التالى نسبة المسافة من خلال قناة السويس .. مقارنة إلى المسافة خلال طريق رأس الرجاء الصالح:

- فقد اختصرت القناة المسافة من بريطانيا إلى الهند بنسبة 41%
- ومنها إلى إيران بنسبة 43% – ومنها إلى سنغافورة بنسبة 29%
- ومنها إلى هونج كونج بنسبة 26% – ومنها إلى استراليا بنسبة 9%
- ومن روتردام إلى الهند بنسبة 42% – ومن اليونان إلى جدة بنسبة 88%
- ومن نيويورك إلى سنغافورة بنسبة 18% – ومن اليابان إلى هولندا بنسبة 12%
- ومن الهند إلى البحر الأسود بنسبة 64%.

وتتضح أهمية القناة بإعتبارها نقطة تجمع لأعداد كبيرة من الخطوط الملاحية من كل مناطق وموانى العالم .. وتنقل القناة حوالى 7% من تجارة العالم المنقولة بحراً ... منها 35% ينقل من وإلى موانئ البحر الأحمر والخليج العربى و20% من وإلى موانى الهند وجنوب شرق آسيا، و39% منها ينقل من وإلى منطقة الشرق الأقصى.

5- إحتفالات افتتاح قناة السويس للملاحة:

بتاريخ 14 مارس عام 1869، تدفقت لأول مرة، مياه البحر المتوسط إلى البحيرات المرة وفى 15 أغسطس من ذات العام، تدفقت إليها مياه البحر الأحمر ... وتم أول لقاء بين مياه البحرين التجاريين عند موقع الدفيرسوار..

وقد تطلب هذا العمل الباهر الضخم، إزالة 75 مليون متر مكعباً من الأتربة خلال عمليات الحفر ...

وكان ديلسبس قد صرح فى اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين، بأن إفتتاح قناة السويس للملاحة سيكون فى 17 نوفمبر عام 1869.

وقد رأى الخديو إسماعيل الذى أفتتحت القناة فى عهده، أن مشروعاً دولياً عظيماً بهذه الأهمية للعالم ولمصر مثل قناة السويس، وبإمكاناته المنفتحة على المستقبل، يستحق حملة ترويج وإعلان واسعة تضعه فى علاقة مباشرة مع تطلعات الرأسمالية الدولية إلى بناء منطلقات جديدة أوسع إنتشاراً وأغنى تشابكاً ما بين الأسواق العالمية، ومنابع الثروات الطبيعية، وقواعد الإنتاج.

وقد كانت إحتفالات إفتتاح قناة السويس، فرصة ذهبية، لدعوة قادة الدول، والشركاء التجاريين، ورجال الإقتصاد .. لمشاهدة وإختبار هذا الممر العظيم، والوقوف على إمكاناته الراهنة والمستقبلة..

فلكى تصدق لابد أن ترى .. وكانت الإحتفالات أعظم دعاية عملية، فى موقع إنتاج هذه الطاقة الإقتصادية الجديدة .. ومهما كانت تكاليف الاحتفالات، فبالمقارنة مع ما أنفق من أموال طائلة على إنشائها، وما ستحققه من ثروات، فإن الهدف كان هو أن تصبح القناة حديث كل الدول والدوائر الإقتصادية.

والذى حدث أن أثناء افتتاح المجرى الملاحى للقناة، ترددت أصداؤها فى شتى أرجاء العالم، سيما أوربا وأمريكا، من خلال الصفوة الحاكمة، والنخب الإقتصادية والتجارية التى حضرت تلك الإحتفالات ..

وعلى إثر ذلك، تدفقت أساطيل السفن، وتتابعت حركة نوبات التجارة العالمية، من الجنوب إلى الشمال .. ومن الشمال إلى الجنوب .. وقرعت قناة السويس نواقيس مرحلة جديدة من تاريخ الاقتصاد العالمى .

وأثناء الاحتفالات، عقدت الرابطة الدولية لتنمية التجارة، مؤتمراً إقتصادياً فى مصر، تدارست فيه

- الأسواق والتسهيلات الجديدة التى سيوجدها ممر قناة السويس أمام



تابع قناة السويس حديث عن الوزن والأهمية

التجارة الدولية .. والمشاريع التى لها الأولوية بالنسبة للمناطق الجديدة الواقعة على سواحل البحر الأحمر وشرق إفريقيا.

– وكيفية الإفادة من هذا الممر الحيوي، فى إنعاش وتوسيع مجالات التجارة الدولية، إذ سيكون المجرى سبباً فى تطور هذه التجارة.

– وأوصى المؤتمر الحكومة المصرية أن تقوم – على سبيل تشجيع التجارة العالمية – بتسهيل أنشطة وعمليات تعمير وتنمية برزخ السويس وإيجاد أسواق ومخازن ومحلات وأسواق حرة على ضفاف القناة ..

وقد دعى إلى حفل الإفتتاح، رؤساء الدول، والملوك والأمراء، وممثلو الشركات الملاحية والتجارية، ورجال العلم والكتاب والمحامين والصحافة، والشخصيات الشهيرة.

وقدرت أعداد الحضور بنحو 6 آلاف مدعو.

وبلغ عدد السفن المشاركة فى الاحتفالات التى رست فى ميناء بورسعيد 80 سفينة، من جنسيات مختلفة، منها خمسون سفينة حربية .. كان هذا العدد من السفن مؤشراً إلى أهمية هذا الممر الملاحى الجديد من الناحيتين الإستراتيجية والإقتصادية .. كما كانت هذه السفن جميعها أداة اختبار عالية لصلاحية القناة للملاحة التجارية الدولية.

وفى خطابه عند افتتاح البرلمان الفرنسى فى 29 نوفمبر 1869، عقب افتتاح القناة باثنى عشر يوماً .. أعلن الامبراطور نابليون الثالث:

(فى هذا الوقت الذى تجمع فيه أمريكا بين المحيط الهادى والمحيط الأطلسى بسكة حديدية طولها ألف فرسخ، وتحاول العقول ورءوس الأموال أن تصل بين أجزاء المعمورة المائية بعضها ببعض بشبكة من المواصلات الكهربائية .. فعما قريب تصافح فرنسا عبر النفق الذى يخترق جبال الألب .... وكذلك اختلطت مياه البحر المتوسط بمياه البحر الأحمر بواسطة قناة السويس، ولعل ذلك يفسر لنا سر بكاء الامبراطورة أوجينى فى الإسماعيلية ...).

ومع ظهور حقول البترول فى منطقة الشرق الأوسط .. صارت قناة السويس أهم خطوط تدفق إلى دول العالم الصناعية ..

فقناة السويس

تنطلق الآن نحو المستقبل .. ومعها إمكانات الموقع .. ومجالات التنمية والإستثمار سواء فى مجراها الملاحى .. أو على ضفافها المحيطة بها والتى تمثل من الناحية الإقتصادية أخصب مناطق الإستثمارات فى العالم ..

وتتحول الآن منطقة خليج السويس إلى مناطق حرة للإستثمارات الصناعية والتجارية ..

وفى بورسعيد شمالاً تتسع مجالات الإستثمارات، ما بين مثلث التفريعة الذى تبلغ مساحته 10 ملايين متراً مربعاً.. ومنطقة شرق التفريعة التى تبلغ نحو 60 مليون متراً مربعاً.

وفى سيناء بموقعها، وإمكاناتها، ومناخها تتسع آفاق الاستثمارات الدولية، فى هذه المنطقة التى تتمتع بميزة إستراتيجية رفيعة المستوى .. فإلى الشمال منها يقع البحر المتوسط، و إلى الغرب تقوم قناة السويس .. وإلى الغرب يوجد خليج العقبة .. وإلى الجنوب تطل على خليج السويس .. إنها بؤرة عبقرية للإستثمارات الدولية ..

فالقناة .. بوابة، ومفتاح الازدهار والرخاء للعالم .. وللشرق الأوسط، ولمصر .. على حد سواء

أخبار من فوق السحاب

مركز تدريب عالمى

وقعت الشركة القابضة لمصر للطيران ممثلة فى قطاع التدريب بروتوكول تعاون مع الإتحاد الدولى للنقل الجوى (الاياتا) خاص بتحويل مركز التدريب التابع لمصر للطيران – بعد مروره بالإختبارات اللازمة – إلى مركز تدريب عالمى يتبع الأتحاد.

مشروع تطوير نظم الأمن

أعلن المهندس ماجد المصرى رئيس شركة تكنولوجيا معلومات الطيران التابعة للشركة القابضة للمطارات والملاحة الجوية عن أقتراب مشروع تطوير نظم الأمن من الإنتهاء فى مطارات القاهرة وشرم الشيخ والغردقة والأقصر وأسوان وأبو سمبل، وتصل تكلفة هذا المشروع إلى سبعة ملايين دولار، وقد أشار المصرى إلى أن المشروع ينتهى فى مطار القاهرة خلال شهر نوفمبر القادم، ويتوالى الإنتهاء منه فى باقى المطارات خلال أربعة أشهر أخرى.

إجراءات السلامة والجودة والأمن

أشاد جورج كوزمان رئيس هيئة سلامة الطيران المدنى الأوروبى عند مغادرته القاهرة فى طريق عودته إلى باريس بإجراءات السلامة والجودة والأمن التى تنفذها مصر للطيران على طائراتها ومعداتها.

تلوث النقل الجوى

يتوقع الخبراء أن تصبح المطارات فى شتى أنحاء العالم أكثر إزدحاماً عن ذى قبل مع زيادة عدد الركاب للطائرات من 2 مليار راكب فى العالم حالياً إلى 2.5 مليار راكب عام 2010 وقد بدأت شركات الطيران تحمل مسئوليتها البيئية بالرغم من أن حصتها فى الأنبعاثات لا تزيد عن 2% من ثانى أوكسيد الكربون، وقد صرح جيوفانى بسيجنانى رئيس رابطة النقل الجوى الدولى "الأياتا" بأن زيادة إنبعاثات الكربون فى الجو لم تعد أمراً مقبولا سياسياً، وعلى صانعى النقل الجوى المكافحة لتصبح صناعة خالية تماماً من التلوث.

تجمع مسئولى النقل العربى بالإسكندرية

أفتتح الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى واللواء مختار عمار رئيس قطاع النقل البحرى تجمع مسئولى النقل العربى فى 19 دولة عربية الذى عقد بالإسكندرية حيث تم بحث مشروع إنشاء إدارة عربية موحدة للمخاطر والأزمات التى تتعلق بالأنشطة البحرية، وتفعيل الأداء البحرى العربى والجهود المبذولة لإنشاء إتحاد عربى للمعاهد البحرية، وقد أكد الربان عماد أسلام نائب رئيس الأكاديمية على أن هذا التجمع يأتى فى إطار توجيهات القادة العرب، وقد فازت موانى بورسعيد بنجمة الأداء العالمية لأول مرة فى تاريخ الموانى المصرية، وصرح المهندس محمد لطفى منصور وزير النقل بأن موانى بورسعيد الأولى فى العالم فى معدل النمو كما أنها تساهم فى زيادة الإستثمارات فى المنطقة ومحلياً.

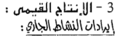
بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

شركات الحاويات خصخصة أم عمعمة ؟

الجزء الثانى

**ذكرنا فى العدد السابق شروط دراسة إعادة هيكلة الموانى المصرية التى أعدتها وزارة النقل وتم أسنادها إلى مركز بحوث وإستشارات النقل البحرى وشركة إستشارات ميناء هامبورج.
وما إنتهت إليه الدراسة الأولى والتقرير النهائى.
وفى هذا العدد سوف نسرد الإنتاج القيمى (إيرادات النشاط الجارى والتكاليف والمصروفات)**

3 - الإنتاج القيمى :



إيرادات النشاط الجاري :

1 - انخفضت إيرادات النشاط الجارى من 730.3 مليون جنيه فى عام 2005/2004 إلى 723.2 مليون جنيه فى عام 2006/2005 بخفض قدره 7.1 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 1%، ولقد انخفضت إيرادات الحاويات من 707.2 مليون جنيه فى عام 2004/2005 إلى 702.1 مليون جنيه فى عام 2006/2005 بخفض قدره 5.1 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 0.7% كما انخفضت إيرادات البضائع والإيرادات الأخرى من 33.1 مليون جنيه إلى 21.1 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 36.3%

ولقد حققت شركة الإسكندرية 37.2% من إجمالى الإيرادات الجارية مقابل 35.3% فى العام السابق (2005/2004) فى حين أن شركة دمياط حققت 28.4% من إجمالى الإيرادات الجارية مقابل 32.9% فى العام السابق، ومعظم إيراداتها عن الحاويات حيث بلغت 99.46%، 0.54% للبضائع والإيرادات الأخرى فى العامين ، وحققت شركة بورسعيد إيرادات بلغت نسبتها إلى إجمالى الإيرادات 34.4% مقابل 31.8% فى العام السابق حيث بلغت إيرادات الحاويات 92% من إيراداتها، 8% للبضائع والأنشطة الأخرى مقابل 86.9% و 13.1% فى العام السابق.

2 - وبخصوص إيرادات الحاويات فلقد بلغت إيرادات الحاويات برسم التجارة الخارجية 416.1 مليون جنيه بنسبة 59.3% من إيرادات الحاويات فى عام 2006/2005 مقابل 386.2 مليون جنيه بنسبة 52.1% فى العام السابق حيث بلغت نسبة الإيرادات برسم الوارد للإسكندرية 98.2% مقابل 95.2% فى العام السابق فى حين أنها بلغت فى دمياط 30.3% مقابل 28.5% فى العام السابق فى حين أن إيرادات حاويات الترانزيت بلغت 69.7% من الإيرادات مقابل 71.5% فى العام السابق وفى بورسعيد بلغت إيرادات الحاويات برسم التجارة الخارجية 39.4% مقابل 34.6% فى العام السابق، وأن إيرادات حاويات الترانزيت بلغت نسبتها 60.6% مقابل 65.4% فى العام السابق، وبذلك فإن شركة الإسكندرية تعتمد فى نشاطها على الحاويات برسم التجارة الخارجية فى حين أن شركتى دمياط وبورسعيد تعتمدان على تداول حاويات الترانزيت.

3 - بلغ متوسط إيراد الحاوية برسم الوارد 403.5 جنيه فى عام 2005/2006 مقابل 426.7 جنيه فى العام السابق بنسبة نقص قدرها 5.4%، وبلغ متوسط إيراد الحاوية الترانزيت 176.4جنيه مقابل 185.8جنيه فى العام السابق بنسبة خفض قدرها 5.1%.

ولقد بلغ متوسط إيراد الحاوية برسم الوارد فى شركة بورسعيد 466.5 جنيه وهو أعلى من المتوسط الذى بلغ 403.5 جنيه بنسبة زيادة قدرها 15.6% فى حين بلغ فى شركة الإسكندرية 387.5 جنيه مقابل 408.4 جنيه فى العام السابق وهو يقل بنسبة 4% عن المتوسط فى الأول بنسبة 4.3% من المتوسط فى الثانى (العام السابق).

فى حين أن متوسط إيرادات الحاوية الترانزيت قد بلغ فى شركة الإسكندرية 323.2 جنيه مقابل 292.9 جنيه فى العام السابق بنسبة زيادة قدرها 10.3% وهو أعلى من المتوسط بنسبة 83.2% بالنسبة لعام 2006/2005، ويزيد أيضاً بنسبة 57.6% عن المتوسط فى عام 2005/2004، ويبلغ متوسط إيراد الحاوية الترانزيت أقل قيمة فى شركة دمياط حيث بلغ 162.2 جنيه فى عام 2006/2005 وهو يقل عن المتوسط بنسبة 8% مقابل 173.3 جنيه فى عام 2005/2004 وهو يقل عن المتوسط أيضاً بنسبة 6.7%.

وتوضح الجداول التالية الإيرادات الجارية وتوزيعها بين تداول الحاويات وإيرادات البضائع والأخرى ومتوسط إيراد الحاوية.

إيرادات النشاط الجاري — جدول رقم (5) — (القيمة مليون جنيه)

بيان	2005/2006			2004/2005			%
	إيرادات الحاويات	إيرادات البضائع والأخرى	جملة	إيرادات الحاويات	إيرادات البضائع والأخرى	جملة	
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	268.9	-	268.9	257.7	-	257.7	104.3
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	204.5	1.1	205.6	238.8	1.3	240.1	85.6
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	228.7	20	248.7	210.7	31.8	241.5	103
جملة	702.1	21.1	723.2	707.2	33.1	740.3	97.7

الأهمية النسبية لتوزيع الإيرادات للإجمالي — جدول رقم (6) — %

بيان	2005/2006			2004/2005		
	إيرادات الحاويات	إيرادات البضائع والأخرى	جملة	إيرادات الحاويات	إيرادات البضائع والأخرى	جملة
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	38.3	-	37.2	36.4	-	35.3
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	29.1	5.2	28.4	33.8	5.6	32.9
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	32.6	94.8	34.4	29.8	94.4	31.8
جملة	100	100	100	100	100	100

متوسط إيراد الحاوية — جدول رقم (7) — (جنيه)

بيان	2005/2006			2004/2005			%
	برسم الوارد	ترانزيت	جملة (1)	برسم الوارد	ترانزيت	جملة (2)	(1) ÷ (2)
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	387.5	323.2	386.1	408.4	292.9	400.8	96.3
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	395.6	162.2	197.5	432.4	173.3	208.9	94.5
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	466.5	190.4	248.3	495.4	197	248.8	99.8
جملة	403.5	176.4	264.7	426.7	185.8	268.6	98.5

البقية في العدد القادم

تابع شركات الحاويات خصخصة أم عمعمة ؟

ثالثاً: التكاليف والمصروفات

1 – ارتفعت التكاليف والمصروفات من 368.5 مليون جنيه في عام 2004/2005 إلى 369.0 مليون جنيه في عام 2005/2006 بزيادة قدرها 0.5 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 0.2%، واستحوذت شركة الإسكندرية على 34.4% من إجمالي التكاليف والمصروفات في عام 2005/2006 مقابل 33.3% في عام 2004/2005 (العام السابق) في حين بلغت النسبة في شركة دمياط 28% مقابل 32.2% في العام السابق، وفي شركة بورسعيد بلغت 37.6% مقابل 34.5% في العام السابق.

وبذلك فإن شركة الإسكندرية حققت 37.2% من إجمالي الإيرادات الجارية باستخدام 34.4% من إجمالي التكاليف والمصروفات في عام 2005/2006 مقابل 36.4%، 33.5% في العام السابق بينما حققت شركة دمياط 28.4% من الإيرادات الجارية باستخدام 28% من التكاليف والمصروفات مقابل 32.9%، و32.2% في العام السابق، وبلغت في شركة بورسعيد 34.4% من إجمالي الإيرادات الجارية باستخدام 37.6% من إجمالي التكاليف والمصروفات مقابل 31.8%، و34.5% في العام السابق.

٢ - تكاليف الإنتاج

بلغت تكاليف الإنتاج في عام 2005/2006 - 313.9 مليون جنيه بزيادة قدرها 25.6 مليون جنيه عن عام 2004/2005 وبنسبة زيادة قدرها 8.9%، وبلغت نسبة تكاليف الإنتاج إلى إيرادات النشاط الجاري 43.4% في عام 2005/2006 مقابل 39.5% في العام السابق، وبلغت نسبة تكاليف الإنتاج إلى الإيرادات الجارية في شركة الإسكندرية 40.7% مقابل 35% في العام السابق بينما بلغت في شركة دمياط 44.4% مقابل 39.7% في العام السابق، وفي شركة بورسعيد بلغت 45.5% مقابل 44.1% في العام السابق، وبذلك فإن شركة الإسكندرية بلغت نسبة تكاليف إنتاجها أقل من شركتي دمياط وبورسعيد في العامين.

ويوضح الجدول التالي إيرادات النشاط الجاري وتكاليف الإنتاج.

٣ - نعرض فيما يلي أهم بنود التكاليف والمصروفات :-

3 - 1 - الأجور

ارتفعت الأجور من 138.9 مليون جنيه في عام 2004/2005 على 150.8 مليون جنيه في 2005/2006 بنسبة زيادة قدرها 8.6% واستحوذت شركة الإسكندرية على 33.8% من الأجور في عام 2005/2006 مقابل 32.4% في العام السابق بينما بلغت في شركة دمياط 17% مقابل 21.7% في العام السابق، وفي شركة بورسعيد بلغت 49.2% مقابل 45.9% في العام السابق.

وبلغت نسبة الأجور إلى الإيرادات الجارية على مستوى الإجمالي 20.8% في عام 2005/2006 مقابل 19% في العام السابق، حيث بلغت نسبتها في شركة الإسكندرية 18.9% مقابل 17.4% في العام السابق و في شركة دمياط 12.5% مقابل 12.6% في العام السابق، وفي شركة بورسعيد بلغت أقصاها 29.8% مقابل 27.4% في العام السابق، وبذلك فإن هناك ترشيد في الأجور.

متوسط أجر المشتغل

ارتفع متوسط أجر المشتغل على المستوى الإجمالي للثلاث شركات من 21954 جنيه في عام 2004/2005 إلى 23045 جنيه في عام 2005/2006 بنسبة زيادة قدرها 5%.

وبلغ متوسط الأجر في شركة بورسعيد أقصى متوسط حيث بلغ 30694 جنيه مقابل 25977 جنيه في العام السابق وبنسبة زيادة عن المتوسط قدرها 33.25 مقابل 18.3% في العام السابق.

وبلغ أدنى متوسط لأجر العامل في شركة الإسكندرية حيث بلغ 17496 جنيه مقابل 16772 جنيه في العام السابق وبنسبة انخفاض قدرها 24.1% مقابل 23.6% في العام السابق.

3 - 2 الوقود وقطع الغيار والمواد

بلغ ما تم إنفاقه عليها 44.9 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 1.1% عن العام السابق واستحوذت شركة الإسكندرية على 43.4% منها في عام 2005/2006 مقابل 41.4% في العام السابق بينما أنفقت شركة دمياط 26% منها مقابل 25.5% في العام السابق وأنفقت شركة بورسعيد 30.6% مقابل 33.1% في العام السابق.

3-3 الخدمات المشتراة

بلغ ما تم إنفاقه على الخدمات المشتراة 30 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 6.4% عن العام السابق، واستحوذت شركة الإسكندرية على 36.1% منها مقابل 36.2% في العام السابق وبينما استحوذت شركة دمياط على 43.5% منها مقابل 45% في العام السابق، وشركة بورسعيد استحوذت على 20.4% مقابل 18.8% في العام السابق.

3 - 4 إجمالي الوقود وقطع الغيار والمواد والخدمات المشتراه

بلغ ما تم إنفاقه عليها 74.9 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 2.7% عن العام السابق وقدره 72.6 مليون جنيه، واستحوذت شركة الإسكندرية على 40.5% منها مقابل 39.4 % في العام السابق، واستحوذت شركة دمياط على 33% في العامين ، واستحوذت شركة بورسعيد على 26.5% مقابل 27.6% في العام السابق.

وبلغت نسبتها إلى الإيرادات الجارية 10.4 % على المستوى الإجمالي مقابل 9.9% في العام السابق حيث بلغت في شركة الإسكندرية 11.3% مقابل 11.1% في العام السابق وفي شركة دمياط بلغت 12% مقابل 10% في العام السابق، وفي شركة بورسعيد بلغت 8% مقابل 8.6% في العام السابق.

3 - 5 الإهلاك

بلغ الإهلاك الإجمالي 81.5 مليون جنيه في عام 2005/2006 بنسبة زيادة قدرها 3.6% عن عام 2004/2005 وقدره 78.7 مليون جنيه، ولقد بلغ الإهلاك في شركة الإسكندرية 23 مليون جنيه مقابل 19 مليون جنيه في العام السابق، وبلغت نسبة إهلاكها للإجمالي 28.3% مقابل 24.1% في العام السابق في حين بلغ الإهلاك في شركة دمياط 36.8 مليون جنيه مقابل 38.3 مليون جنيه في العام السابق. وبلغت نسبة إهلاكها للإجمالي 45.1% مقابل 48.7% في العام السابق. وبلغت في شركة بورسعيد 21.7 مليون جنيه مقابل 21.4 مليون جنيه في العام السابق، وبلغت نسبتها للإجمالي 26.6% مقابل 27.2% في العام السابق.

وبلغت نسبة الإهلاك إلى الاستخدامات الجارية 22.1% في عام 2005/2006 مقابل 22.2% في العام السابق حيث بلغت في شركة الإسكندرية 18.1% مقابل 16.7% في العام السابق، وفي دمياط 35.6% مقابل 32.3% في العام السابق، وفي بورسعيد 15.7% مقابل 17.5% في العام السابق.

جدول رقم (8) (القيمة مليون جنيه)

بيان	2005/2006			2004/2005		
	إيرادات النشاط الجاري	تكاليف الإنتاج	%	إيرادات النشاط الجاري	تكاليف الإنتاج	%
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	268.9	109.4	40.7	257.7	9.3	35
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	205.6	91.3	44.4	240.1	95.4	39.7
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	248.7	113.2	45.5	241.5	102.6	44.1
جملة	723.2	313.9	43.4	740.3	288.3	39.5

الجزء الأول



ماذا تعرف عن الجودة الإستراتيجية ؟

بقلم محاسب سعيد رجب شرف. الخبير المالى والإقتصادى



نود أن نقول أن الإدارة هى العامل المحدد لتحقيق نجاح الشركات بكل أنواعها سواء كانت إقتصادية أو خدمية أو صناعية - فالإدارة أصبحت تهتم بالنظرة الشمولية والمشاركة على كافة المستويات التنظيمية بدلا من الإعتماد على خبرة المدير أو أى أشخاص آخرين ممن لهم سلطة القرار ومعيار الحكم فيما يحدث من مواقف إدارية داخل المؤسسة أو الشركة أو خارجها - كما أن ظهور علم إدارة الجودة الشاملة ونظرياته المتطورة فى ظل المنافسة والتغير التكنولوجى بتطبيقاته الإدارية المتقدمة التى لها قواعد وأسس علمية وتطبيقية تسترشد بها المشروعات لحل مشكلاتها التنظيمية بشكل فاعل وبنظام عالمى يساهم فى تأكيد الفعالية الإدارية التى تمزج بين عناصر المشروع والقوى البيئية المحيطة به.

ومن المهم أن نعرف أن تجارب النجاح التى حققتها الشركات العالمية نتيجة تطبيق نظم إدارة الجودة أثارت إهتمام المتخصصين ليس فقط على مستوى القطاع الصناعى بل إمتد ذلك ليشمل قطاعات أخرى مثل الخدمات والتعليم والرعاية الصحية - كما أن متطلبات تطبيق إدارة الجودة تنعكس على أداء المؤسسة أو الشركة وخاصة تلك التى تحتاج إلى ربط فعال بين القطاع الإدارى أو الإنتاجى أو الخدمى وذلك لضمان كفاءة العمليات من خلال التكامل والإستخدام الأمثل للوقت والموارد مع تحديد واضح لخطوط السلطة والمسئولية والواجبات المحددة فى الإدارات والأقسام والأفراد وذلك لتحقيق نظام إتصالى فعال وديناميكى لايعتمد فقط على إنجاز العمل بل يتجاوزه نحو التحسين المستمر والإرتقاء بجودة عمل تتوافر مع متطلبات العملاء وعلاقة متميزة مع الموردين فى ظل نظام منافسة يتسم بالسرعة والتوجه نحو الإقتصاديات العالمية لتحرير التجارة وفتح الحدود لتفعيل سيطرة آليات السوق.

والتى سوف ينعكس نجاحها على ظهور نظم إدارية متميزة الأداء.

ونظراً لأن رياح العولمة قد سادت فى الوقت الحاضر على كافة مناحى الحياة الإقتصادية فقد أحدثت تحولا جديداً فى فلسفة الجودة الشاملة وهو التحول والمشاركة فى آليات السوق والتكامل الإستراتيجى ونظام التسويق والمبيعات - ولكى تتحقق مؤشرات الجودة المطلوبة ليس كأداة للتحسين المستمر للعمليات بشكل عام بل بتفاعل مع وظائف التسويق بشكل يحقق أهداف المؤسسة أو الشركة المطلوبة.

ونظراً لأن الإدارة تعانى من مشكلتين أساسيتين هما:

أ- ضعف بنية ممارسات الجودة الشاملة الفاعلة لتطوير الأداء الداخلى.

ب- الفشل فى ربط مفاهيم التحسين المستمر بالنظام الإدارى والإستراتيجى والتسويقى.

فالفجوة الأولى: وهى ضعف بنية ممارسات الجودة.

أما الفجوة الثانية: وهى الفشل فى ربط مفاهيم التحسين المستمر وهى فجوة تمثل الحدود القائمة بين الطموح وواقع الإدارة.

ويمكن إيجازها فى المؤشرات التالية:

1 - هدر فى الموارد

2 - قصور القيادة الإدارية وعدم الثقة فيها.

3 - ضعف فى منهجية قيادة التغيير وعدم الثقة بها .

4 - قصور فى مراجعة الأداء التسويقى والبيعى وعلاقته بالجودة الشاملة.

5 - النقص فى إدارة المعلومات والتكنولوجيا وعلاقة العملاء.

لذلك فإنه لمعالجة هاتين المشكلتين فإنه يجب أن نلقى نظرة على مفهوم ومنهجية نظم إدارة الجودة الإستراتيجية وأثر تطبيقها على الأداء الإدارى والفوائد التى يمكن أن تتحقق من هذا التطبيق وتبرز أهمية دراسة مفهوم الجودة فى أن المجتمعات المعاصرة أصبحت تهتم إهتماماً بالغاً بالجودة فى كل مناحى الحياة - ولما كانت لغة العصر الحالى هى لغة إستقراء المستقبل بغية أن نعرف منه قبل قدومه ما يعين على مواجهته بأعلى درجة من الكفاءة والفاعلية لذلك فإنه كان من الضرورى وجود رؤية إستراتيجية قيادية تمتلك القدرات التى تمكنها من تجاوز التحديات الأساسية للأزمة وهى المفاجأة والسرعة والغموض خاصة فى ظل متغيرات السوق والمنافسة.

وتهدف دراسة موضوع الجودة التنافسية إلى ربط عملية الجودة الإدارية بالوسائل الأكثر كفاية لنجاحها وهى إدارة التسويق والمعلومات وصولاً إلى صياغة إستراتيجية إدارية مبنية على قاعدة علمية وعملية قادرة على ربطها مع برامج التسويق والمنافسة لتتكامل فى إطارها وتتطور وتتحرر من إحتكار المعلومات للسير ببرامجها إلى الأهداف المطلوبة - وبذلك يمكن تحرير برامج الجودة الإدارية من المعوقات البيئية بكافة عناصرها من خلال الجسور التى تربطها بالإدارة.

الفرق بين إدارة الجودة والجودة الإستراتيجية:

لقد دخل مفهوم الجودة الإستراتيجية فى مضمار إهتمام الباحثين وذلك فى إطار تحديد متطلبات التطوير الشامل للمؤسسات وبالرغم من طول فترة تطبيق إدارة الجودة إلا أنها أوجدت عوامل للإخفاق وعدم النجاح على المدى الطويل ومن أهمها:

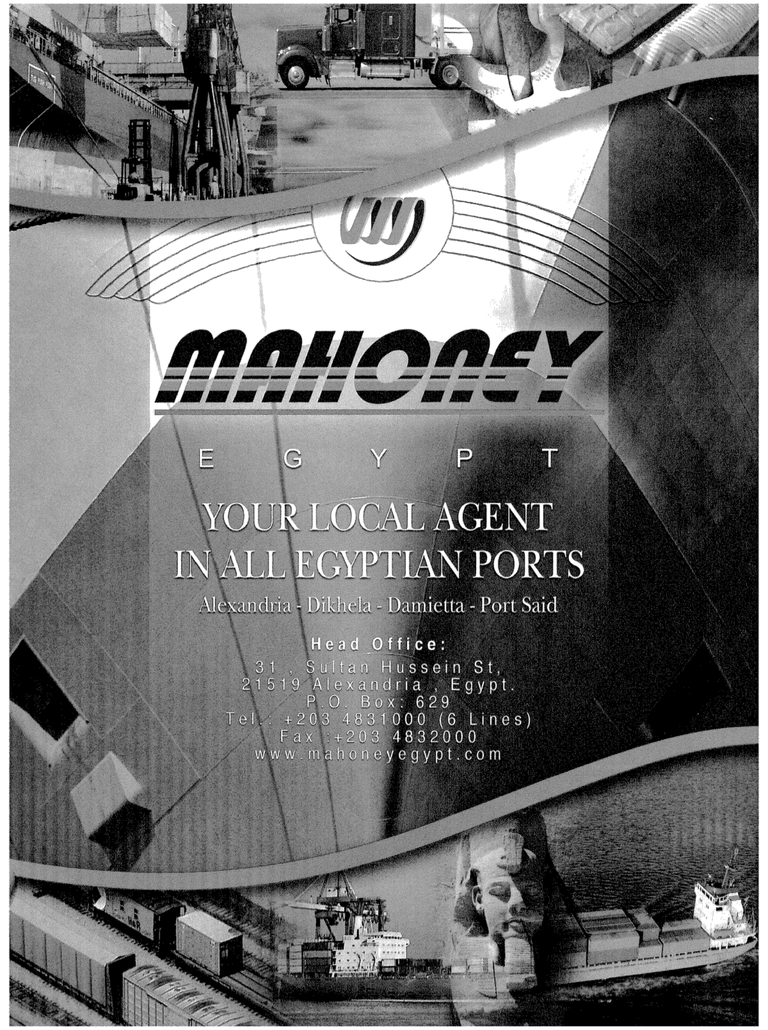
1 - الأهداف وإجراءات العمل لم تكن واضحة وضمن الربط الإستراتيجى الشامل للمؤسسة وخاصة فى مجال القياس والتقويم - وهذا هو مؤشر لقصور كفاءة التخطيط الإستراتيجى مما ينتج عنه عدم الربط بين قياس العمليات التشغيلية وموقف نتائج الإستراتيجيات المطبق وينتج عن ذلك التخبط والفوضى وعدم تطبيق الإستراتيجية.

2 - الطرق التطويرية الحديثة للأهداف والإجراءات لم تحدث إتصالاً فعالاً رابطاً للأنشطة المؤسسية الأخرى الداخلية والخارجية

3 - الإتصال والربط الضمنى دائماً ما يكون لحظياً أو حاضراً ولا يصل إلى مستويات العملية التشغيلية لنشرها بالمؤسسة.

على أنه بالرغم من كل هذا لم يتم الإتفاق على تعريف محدد للجودة الشاملة حيث أن معظم التعريفات تحمل نقصاً أو غموضاً وهذا يعود إلى الإختلاف بين وجهات النظر الأكاديمية والتطبيقية والفلسفية فى تناول موضوعات الجودة ذاتها .. وحيث أنه لم يتم الإتفاق على مفهوم محدد للجودة الإدارية بين المفكرين فإن هذا ليس هو المشكلة فحسب ولكن المشكلة فى أن الإختلافات الجوهرية فى فهم كلمة الجودة فالبعض لم يرى أنها أكثر من أداة لتأكيد الفاعلية للكيانات الإدارية بالرغم من أن وجهة النظر هذه تدل على قصور فى الفهم والبعض يرى أنها كمفهوم وموضوع عبارة عن عملية تغيير الأنماط والضوابط السلوكية للجهاز الإدارى كما ونوعاً وفى كافة المجالات دون تحديد أو حصر للتناسب مع التغير الكمى والنوعى للسلع وفق معايير معينة ووجهة النظر هذه ترى أن الجودة الإدارية هى مسألة التوازن وعندما يتم التوازن تنتهى عملية الجودة الشاملة أى أنها عملية مؤقته - وهذا يتناقض مع خصائص ومفهوم الجودة الشاملة وكونها عملية مستمرة.

****


MAHONEY
EGYPT
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS
Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said
Head Office:
31, Sultan Hussein St,
21519 Alexandria, Egypt.
P.O. Box: 629
Tel.: +203 4831000 (6 Lines)
Fax :+203 4832000
www.mahoneyegypt.com

تاريخ البحرية التجارية المصرية

قبل وبعد عام 1945

عن حديث مع القبطان عبد المنعم العيوني

كان لقاء شيق لمجلة إنترناشيونال مع القبطان عبد المنعم العيونى الذى تكلم فيه عن تاريخ البحرية التجارية المصرية قبل وبعد عام 1945 وقد أوجزنا ما قاله فى عدة نقاط نسردها على إحدى صفحات المجلة لتكون تاريخاً للأجيال المختلفة على مر السنين والأيام.



الدفعة الأولى 20 طالب - الدفعة الثانية 30 طالب بمناسبة زيارة السيد معالى الوزير دسوقى باشا أباظه (وزير المواصلات)، كما يوجد بالصورة الأميرال / محمود لوكسر - أول من أسس الكلية البحرية التجارية وباقى أعضاء التدريس

قبل عام 1945

* كان كل الضباط والمهندسين والربابنة أجانب وأغلبهم بريطانيين.
* كان لا يوجد هيئة تستطيع إعطاء شهادة ضابط ثان أو أول أو ربان أعالى بحار.
* أى ضابط يستطيع عمل مدة خدمة بحرية يجب أن يكمل الدراسة ويحصل على الشهادة من إنجلترا (لندن) Board of trade وهى مدة لا تقل عن 3 سنوات، 3 أشهر و16 يوم خدمة بحرية لدخول أمتحان ضابط ثان (وكان من الصعب عمل ذلك).
* إستطاع أول مصرى أن يحصل على شهادة ربان من فرنسا وهو القبطان (متولى الغتيت) وقد قدره الملك فاروق وأعطاه وسام تقدير نظراً لأنه قاد أيام الحرب قافلة سفن أجنبية بالبحر الأبيض المتوسط.

عام 1945

قامت هيئة الموانى والمنائر التابعة لوزارة المواصلات والنقل (الوزير دسوقى باشا أباظة) برئاسة أمير البحار كريتون باشا الإنجليزى الجنسية والأميرالاى محمود بك لوكسر بإنشاء مدرسة بحرية تجارية – والتى أصبحت بعد ذلك الكلية البحرية التجارية – فى هذا الوقت كان بمدرسة غفر السواحل دفعتين تحت قيادة اللواء/ عبد المنصف باشا محمود.

* أول دفعة بحرية تجارية تكونت من 20 طالب وكان قائد المدرسة البحرية هو البكباشى محمد محمود ناشد الذى وصل إلى رتبة فريق أخر مدة خدمته بالقوات البحرية وقد أختير لقيادة المدرسة البحرية التجارية حيث أنه تخرج بنفس الطريقة بإنجلترا وقد كان معه معظم الدفعة والتى كان منها الفريق أول سليمان عزت، الفريق أول يوسف حماد، أمير البحار محمود بدر.



الدفعة الأولى 1945 وأول من لبسوا الكابات البحرية ويوجد بالصورة بالوسط البكباشى / محمد محمود ناشد - قائد الكلية والأستاذ البكباشى / عبد النبى أبو النصر - أستاذ العلوم البحرية وباقى الطاقم.

عام 1946 تكونت الدفعة الثانية من 30 طالب وأما الدفعة الأخيرة فقد تكونت من 6 طلاب وبعدها تم إنشاء الكلية البحرية التابعة للسلاح البحرى.. وبعد خروج كريتون باشا عين أمير البحار محمود باشا حمزة.

عام 1947 أمر الملك فاروق بإنشاء السلاح البحرى الملكى وأعطى أوامره للبكباشى سليمان عزت الذى إنتهت خدمته برتبة الفريق أول قائد القوات البحرية المصرية وتم تخريج الدفعة الأولى بالقوات البحرية وتكونت من 20 طالب وكان من بينهم الدكتور/ جمال الدين أحمد مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل االبحرى

عام 1949 أبتدأ تخريج أول دفعة من البحرية التجارية بشهادة ضابط ثان علماً بأن مدة الدراسة كانت سنتين بالكلية وتحسب بسنة مدة بحرية ثم تضاف إليها مدة سنتين وثلاثة أشهر و16 يوم على السفن البحرية التجارية وهى المدة التى تسمح لإمتحان ضابط ثان أعالى البحار.

وحصلت مصلحة الموانى والمنائر على تصريح من إنجلترا (Board of Trade) على مزاولة أعطاء شهادات الخدمة البحرية باللغة الإنجليزية يضاف إليها موضوع إنشاء باللغة العربية.

وبدأت الدفعات تتخرج من ضابط ثوان وأول وربابنه.

عام 1954 كادت تكون جميع الوظائف البحرية حتى ربان جنسية مصرية، وإبتدءوا الإلتحاق بشركة قناة السويس بالحصول على شهادة ربان أعالى البحار وبعد سنتين مدة بحرية يتم الإلتحاق بشركة قناة السويس للعمل كمرشدين بحريين.

بالمقابلة مع الربان/ عبد المنعم العيونى أول خريج المدرسة البحرية التجارية دفعة 1954 أول من ألتحق بشركة قناة السويس عام 1956 (شركة قناة السويس الفرنسية) بعد أن حصل على شهادة ربان لأعالى البحار وعمل لمدة سنتين ربان ثم ألتحق بشركة قناة السويس .

وقد قال (أن يوم 26 يوليو 1956) أى يوم التأميم كان ضربة معلم وقد عادت حقوق جمهورية مصر العربية بأكملها بكل هدوء.

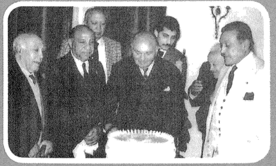
أما اليوم الذى رد إعتبار مصر والحمد لله هو يوم إنسحاب المرشدين الأجانب فى 14 سبتمبر 1956 حيث تبقى فى الهيئة 31 مرشد مصرى، 20 مرشد يونانى لم يتركوا الخدمة.

وقد قدم الزعيم جمال عبد الناصر وسام الإستحقاق من الدرجة الأولى لكل من 31 مرشد مصرى منهم القبطان عبد المنعم العيونى و20 مرشداً يونانياً من المرشدين القدامى.

وإنتهى اللقاء وتمنينا لسيادته بالعمر المديد والصحة والعافية



مجموعة من الربابنة المصريين وأول من حصلوا على شهادة ربان يحتفل بهم السيد اللواء/ محمد حنفى والعميد / القومس صادق والقبطان / إبراهيم التيار (كبير مرشدى قناة السويس)



الإحتفال بعيد ميلاد السيد الفريق / محمد محمود ناشد عيد ميلاده التسعين - يحتفل به طلابه القبطان / عبد المنعم العيونى - القبطان / معين زيد القبطان / عادل جودت بحضور اللواء/ محمد حنفى والدكتور جمال مختار

السيرة الذاتية
للقبطان / عبد المنعم العيونى

- **المؤهل:** شهادة ربان لأعالى البحار عام 1954 .
- **الوظيفة :** مدير عام المكتب المصرى للأستشارات والمعاينات البحرية (أموكب) من عام 1986 .
- **الخبـــــرات:**

من 1945 - 1947 : الكلية البحرية التجارية، من 1947 - 1956: ضابط بحرى وربان على الناقلات والسفن التجارية، من 1956 - 1967 : كبير مرشدين بهيئة قناة السويس، من 1967 - 1971 : القيام بعمليات إنقاذ وقطر لهيئة قناة السويس داخل وخارج جمهورية مصر العربية، من 1970 - 1974: مرشد رباط وشحن الناقلات البترولية بالشركة الأمريكية أكسيدنتال ليبيا، من 1970 - 1985 : عضو فى اللجنة الدائمة لمنع التلوث (مصلحة الموانى والمنائر)، من 1970 وحتى الآن : مستشار بحرى لدى المحاكم، من 1974 - 1985 : أحد مؤسسى الشركة العربية لأنابيب البترول (سوميد) ومدير الإدارة البحرية.

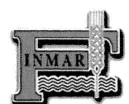
من 1975 - 1985 : عضو فى اللجنة البحرية الدولية لشركات البترول (أوسيمف) بلندن.

من 1979 - 1990 : عضو مجلس إدارة الجمعية المصرية المتحدة للخدمات الإجتماعية الدولية للبحارة، من 1990 - 1996 : مدير الجمعية المصرية المتحدة للخدمات الإجتماعية الدولية للبحارة، من 1985 وحتى الآن : خبير ومستشار بحرى لدي شركات التأمين ،

وهيئات حماية السفن ضد الحوادث، من 1985 - 2000: عضو مجلس إدارة الجمعية العربية للملاحة، من 1986 وحتى الآن : ترخيص ملاحى لمزاولة التوكيلات البحرية والتجارية، من 1987 وحتى الآن : عضو بجمعية رجال الأعمال بالإسكندرية، من 1987 وحتى الآن : مسجل خبير بحرى بمركز البحوث بالأكاديمية العربية للنقل البحري.(التلوث ناقلات البترول - الموانى البترولية)، من 1993 وحتى الآن : رئيس فخرى لمجلس إدارة ضباط البحرية التجارية العربية، من 2000 وحتى الآن : المستشار البحرى للنقابة العامة للنقل البحري، من 2001 وحتى الآن : رئيس اللجنة العامة للعمالة البحرية المصرية بغرفة ملاحة الإسكندرية.

- **الأوسمــــــة:** حاصل على وسام الإستحقاق من الزعيم جمال عبد الناصر عند تأميم القناة وإنسحاب المرشدين الأجانب.

شركة فينمار للملاحة



FINMAR SHIPPING CO. (S.A.E)

" MOUSELHY BROS."



• خط منتظم يعمل بين ميناء بورسعيد وموانى الشرق الأقصى وأووربا وأمريكا

YANG MING LINE

□ خط منتظم يعمل بين موانى حوض البحر المتوسط من وإلى الإسكندرية



المركز الرئيسى : ٣ شارع فرناند عاداه / المسلة / محطة الرمل / الاسكندرية
٤٨٦١٢٣٩ / ٤٨٧٣٩٥١ / ٤٨٧٣٠٧٨ / ٤٨٧٢٥٠٠
فاكس ٤٨٤٠٧٥٧ / ٤٨٤٧٢٦٦ ـ تلكس ٥٤٦٣٠ / ٥٤٤١٨

فرع بورسعيد : ٠٦٦/٣٣٥٩٨٨٥ ـ ٠٦٦/٣٣٥٩٧٧٥ فاكس ٠٦٦/٣٣٣٦٦٤٥

فرع دمياط : تليفون وفاكس : ٢٩٠٢٢١ / ٢٩١٢٢١ / ٠٥٧

الفروع : القاهرة ـ السويس



ميناء السخنة

أميـــرال مانجمنـــت كوربوريشـــن وميناء السخنة والتحديث المستمر

1 - إدراج الإقرارات الجمركية والحصول على رقم 46 عبر شبكة الإنترنت.

. قدمت شركة تنمية ميناء السخنة بالتنسيق مع شركة أميرال مانجمنت كوربوريشن بتقديم خدماتها للمتعاملين مع الميناء بالتجهيز لإعداد دورات تدريبية لعملاء الميناء الكرام على عمليات إدراج الإقرارات الجمركية عبر شبكة الإنترنت والحصول على رقم تسجيل جمركي (رقم 46) فى الوقت الذى يمكنهم متابعة معاملاتهم مع الميناء دون الحضور إليه.

2 - ومن المعروف أن شركة أميرال مانجمنت كوربوريشن قامت بالتعاقد خلال عامى 2005 - 2006 مع المؤسسات الحكومية المختلفة لتنفيذ المشروعات الخاصة بالميكنة فى الموانئ المصرية لما لهذه الشركة من خبرة سابقة فى ميكنة وتطوير ميناء السخنة ومن تلك المشروعات:

* مشروع ميكنة أفرع الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات فى الموانى والممول من USAID، ويشمل المشروع على الأعمال التالية:
- ميكنة كافة إجراءات الهيئة وعمل قاعدة بيانات مركزية لتوحيد المعلومات المرجعية للهيئة.
- ميكنة كافة أفرع الهيئة كموانئ السخنة والإسكندرية وبورسعيد ودمياط.
- أعمال الربط الإلكترونى مع أفرع الجمارك عن طريق التبادل الأليكترونى للمعلومات EDI.

* مشروع الخدمات الإضافية الخاص بالنظام الآلى لمصلحة الجمارك المصرية والممول من وزارة المالية. ويشمل المشروع على :
- تحديث البيئة التشغيلية للنظام Operating System للنظام العالمى Linux.
- توحيد كلا من قواعد البيانات والتطبيقات على مستوى الجمهورية وذلك بغية الحصول على أداء أفضل للنظام والإجراءات .
- تنميط البيانات المرجعية للجمارك.

* مشروع خدمات الويب Internet Services والممول من برنامج الأمم المتحدة للإنماء عن طريق وزارة التنمية الإدارية لصالح مصلحة الجمارك المصرية. ويشمل المشروع أعمال تطوير تطبيقات الجمارك لخدمة المتعاملين عن طريق الإنترنت. وسيسهل هذا النظام على المتعاملين عملية إدراج البيانات من مكاتبهم ومتابعة الإجراءات فى أية لحظة.

* مشروع ميكنة إجراءات تسوية معاملات السماح المؤقت عبر شبكة الإنترنت الممول من شركة تنمية ميناء السخنة لصالح مصلحة الجمارك المصرية. ويشمل المشروع على أعمال الميكنة وتفعيلها عن طريق الويب وذلك لخدمة الصناع المصريين وتسهيل إجراءات التسويات المالية وخطابات الضمان.

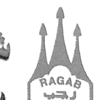
* مشروع خدمات التكامل الإليكترونى لميناء الإسكندرية والممول من هيئة ميناء الإسكندرية. ويشمل المشروع على ربط النظام الآلى للميناء مع كل من الأنظمة الآلية للجمارك والهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات . وتتجلى خبرة أميرال فى أعمال تطوير التكامل الإليكترونى، من خلال الخبرات السابقة فى ميناء السخنة، فى هذا المشروع.

مواجهة أزمة اللحوم

مجزر آلى بميناء السخنة لتصدير اللحوم



إلتزاماً من جانب شركة تنمية ميناء السخنة بالمساهمة مع الحكومة فى الحد من إرتفاع أسعار اللحوم وتوفيرها بصفة دائمة وقامت الشركة بتأسيس شركة السخنة للثروة الحيوانية وذلك بتشغيل وإدارة محطة نموذجية لرعاية وتجهيز الماشية الحية المعده للذبح بعد إستيرادها من الخارج وإقامة مجازر نموذجية ومصانع لتعبئة وتجهيز اللحوم الحمراء ذات جودة عالية وبأسعار منخفضة نسبياً مع تصدير نسبة من هذا المنتج للخارج وأقيم هذا المشروع داخل ميناء السخنة على مساحة 211 ألف متر مربع قابلة للزيادة وفقاً لمتطلبات المشروع وسوف يتعامل المشروع فى حوالى 250 ألف إلى 350 ألف رأس من الأغنام والماشية سنوياً وتبلغ تكلفة المشروع حوالى 90 مليون دولار . وقد بدأ التشغيل الفعلى الشهر الماضى بطاقة 1000 رأس يومياً.







السفير الأمريكى يبدى أعجابه وأنبهاره بميناء دمياط

قام السفير الأمريكي فى مصر وبرفقته وفد من أعضاء السفارة الأمريكية بالقاهرة وكذلك السيدة حرم السفير بزيارة لميناء دمياط وكان فى أستقبالهم اللواء بحرى توفيق أبو جندية رئيس هيئة الميناء الذى قام بعمل عرض تقديمى للوفد الأمريكى وشرح لهم من خلاله الإمكانات والتسهيلات وفرص الإستثمار المتاحة فى الميناء واصطحبهم فى جولة شهد خلالها الادارة الإلكترونية ومبنى الخدمات اللوجيستيه حيث أطلعه على التطوير الحادث فى الميناء وشاهد السفير ومرافقوه جميع محطات وأرصفة الميناء من خلال كاميرات المراقبة والتحكم وقد أبدى السفير والوفد المرافق أعجابهم الشديد بالتطوير الرائع بالميناء والنظام الالكترونى المطبق فى جميع الجهات العاملة بالميناء.

فى ميناء دمياط
إنتاج غاز الميثانول بتكلفة 750 مليون دولار

وضع المهندس محمد لطفى منصور وزير النقل الشهر الماضى حجر الأساس لمجمع إنتاج غاز الميثانول بميناء دمياط بتكلفة إستثمارية 750 مليون دولار.
صرح الوزير أن المشروع ضمن مجمع مبارك للغاز والبتروكيماويات ويقام على مساحة 650 ألف متر مربع ويتضمن إنشاء رصيف بطول 300 متر وعمق 15 متراً لتصدير الميثانول بطاقة سنوية 3 ملايين طن يساهم فى توفير 10 آلاف فرصة عمل .. ينتهى إنشاؤه خلال عامين والذى يعتبر واحداً من مجموعة مشروعات للبتروكيماويات فى ميناء دمياط حيث يقام حالياً رصيف بحرى بطول 300 متر وعرض 35 متراً وعمق 15 متراً لتصدير وشحن وتفريغ منتجات مصانع اليوريا فى المنطقة الصناعية بشرق ميناء دمياط.
قال إن مشروع شركة إجريام المصرية للمنتجات النيتروجية تبلغ تكلفته الإستثمارية 500 مليون دولار ويوفر 15 ألف فرصة عمل خلال فترة الإنشاءات التى تتضمن منطقة للتسهيلات للتصدير والشحن والتفريغ على مساحة 120 ألف متر مربع لتداول 1.2 مليون طن يوريا سنوياً وضمن تخصص مليون متر مربع لإقامة مشروعات غير ملوثة للبيئة.

149 مليون جنيه إيرادات ميناء دمياط العام الماضى

حقق ميناء دمياط البحرى خلال العام الماضى إيرادات بلغت 149 مليون جنيه بعد إستقطاع جميع المصروفات الخاصة بالميناء.
وصرح اللواء توفيق أبو جندية رئيس هيئة ميناء دمياط بأن متوسط عدد السفن التى تصل إلى الميناء يبلغ 3 آلاف سفينة وأن الميناء أستوعب خلال العام الماضى 28.6 مليون طن من البضائع العامة فى حين أنه قد صمم ليستوعب 5.6 مليون طن مشيراً إلى أنه يتم حالياً عمل الدراسات اللازمة لزيادة عدد الأرصفة بأطوال تبلغ 2300 متر.

إنجازات غرفة ميناء دمياط

الأستاذ/ عبد العظيم الريدى رئيس الغرفة
والمهندس أحمد العقاد نائب الرئيس

صدور قرار السيد المهندس / وزير النقل بتخفيض مقابل الإنتفاع والنظافة بالمبنى الإستثمارى بميناء دمياط :

– حيث تم رفع مذكرة إلى السيد المهندس / وزير النقل بتاريخ 2006/7/31 بشأن تضرر السادة مستأجرى المكاتب بالمبنى الاستثمارى من القرار رقم (55) والقرار رقم (59) لسنة 2003 والخاص بزيادة كلا من مقابل الانتفاع ومقابل النظافة للمتر المربع بالمبنى الاستثمارى و قد أصدر السيد المهندس / وزير النقل كلا من القرار رقم (2) والقرار رقم (3) لسنة 2007 بشأن تخفيض مقابل الانتفاع للمتر المربع بنسبة 20% وتخفيض مقابل النظافة للمتر المربع بنسبة 40%

بروتوكول تعاون مشترك بين الغرفة ومركز تحديث الصناعة IMC :

– حيث إن الغرفة بصدد التصديق على بروتوكول تعاون مشترك بين غرفة ملاحة دمياط ومركز تحديث الصناعة IMC يتمكن من خلال ذلك البروتوكول أعضاء غرفة ملاحة دمياط من التمتع بالخدمات التى يقدمها المركز سواء كانت خدمات استشارية فى كافة المجالات أو خدمات تدريبية من دورات تدريبية وغيرها بالإضافة للاستفادة من الدعم المالى الموجه للتدريب والذى يقدمه المركز للشركات والذى يصل إلى 100 ألف يورو.

عمل ندوة للأعضاء مع مركز تحديث الصناعة :

–حيث قامت الغرفة بعمل ندوة للسادة أعضاء غرفة ملاحة دمياط مع مركز تحديث الصناعة بدمياط يوم الأحد الموافق 2007/3/18 عن الخدمات التى يقدمها المركز لأعضاء الغرفة سواء كانت تدريبية أو مادية أو استشارية وقد كان محاضرا فى تلك الندوة السيد الأستاذ / حازم فهمى – مدير مركز تحديث الصناعة بدمياط

تخصيص قطعة أرض كمقر للغرفة :

–حيث تم تخصيص قطعة أرض لغرفة ملاحة دمياط داخل الدائرة الجمركية لميناء دمياط وذلك لإقامة مقر إدارى عليها بجوار مبنى الهيئة ومبنى الجمارك ومبنى الرقابة على الصادرات والواردات يخدم السادة / أعضاء الغرفة ، وقد تم تخصيص قطعة أرض بمساحة 200 متر داخل الدائرة الجمركية خلف مبنى الإدارة الهندسية أمام الحجر الصحى حيث جارى وقد تم وضع التصميمات الهندسية الخاصة بالمبنى والغرفة بصدد تجهيزها لبناء مقر مناسب لغرفة ملاحة دمياط لخدمة السادة الأعضاء من أجل النهوض بغرفة ملاحة دمياط والنهوض بمستوى الخدمات التى تقدمها لأعضائها.

ندوة مع السيد اللواء / رئيس هيئة ميناء دمياط وأعضاء غرفة ملاحة دمياط :

– حيث تم عقد ندوة موسعة مع السيد اللواء / رئيس هيئة ميناء دمياط وأعضاء غرفة ملاحة دمياط بقاعة الاجتماعات بالمبنى الاستثمارى بتاريخ 2006/7/17 لمناقشة أهم الموضوعات والمشاكل التى تهم أعضاء الغرفة مع هيئة ميناء دمياط ، وقد حضر تلك الندوة السيد الأستاذ / مدير جمارك دمياط والسيد اللواء / مدير شرطة ميناء دمياط .

تعيين عضوين فى مجلس إدارة الغرفة :

– مخاطبة قطاع النقل البحرى لتعيين عضوين فى مجلس الإدارة أحدهما ممثل لقطاع النقل البحرى والأخر ممثل لهيئة ميناء دمياط وقد صدر قرار السيد اللواء / رئيس قطاع النقل البحرى رقم (66) لسنة 2006 بتعيين السيد الربان / محمد صفوت عيد – ممثل لهيئة ميناء دمياط والسيد الأستاذ / محمود رشوان – ممثل لقطاع النقل البحرى بمجلس إدارة غرفة ملاحة دمياط مما يساهم فى عمل حلقة وصل بين غرفة ملاحة دمياط وكلا من هيئة ميناء دمياط وقطاع النقل البحرى .

إصدار عدد (2) تفويض لكل صاحب ترخيص تموين سفن :

– حيث تم عرض مشكلة أصحاب تراخيص تموين السفن فى الندوة الموسعة التى أقامتها الغرفة مع السيد اللواء /رئيس هيئة ميناء دمياط والخاصة بوجود عدد من الأشخاص لا يحملون تراخيص تموين سفن ويقومون بممارسة مهنة تموين السفن عن طريق تفويضات يحملونها من أصحاب التراخيص ويعرض الأمر على السيد اللواء / رئيس هيئة ميناء دمياط أصدر سيادته تعليماته للجهات العاملة بالميناء بإصدار عدد (2) تفويض فقط لكل صاحب ترخيص تموين سفن

ندوة للتوكيلات عن مشاكل EDI :

– قامت الغرفة بالاشتراك مع الإدارة الالكترونية بهيئة ميناء دمياط بعمل ندوة للتوكيلات الملاحية بميناء دمياط يوم الاثنين الموافق 2006/8/14 لمناقشة مشاكل EDI ووضع جدول زمنى بالاتفاق مع الخطوط الملاحية ومهندسى الإدارة الإلكترونية للتدريب على إدخال البيانات فى شكل رسائل إلكترونية .

ندوة مع الجمارك بشأن إدخال المنافستو إلكترونيا :

– حيث قامت غرفة ملاحة دمياط بالتعاون مع الإدارة العامة لتكنولوجيا المعلومات بجمارك دمياط بعمل ندوة موسعة بحضور ممثلين من وزارة المالية ومصلحة الجمارك بتاريخ 4/12/ 2006 بشأن أسلوب إدخال قوائم الشحن (المنافستو) إلكترونيا.

تكريم السيد اللواء / رئيس قطاع النقل البحرى :

– بناء على تكليف من مجلس إدارة غرفة ملاحة دمياط قام كلا من السيد الأستاذ / رئيس مجلس الإدارة والسيد المهندس/نائب رئيس المجلس بتكريم السيد اللواء / مختار عمار – رئيس قطاع النقل البحرى بمقر قطاع النقل البحرى بالإسكندرية بتاريخ 2006/11/21 وتوجيه الشكر لسيادته على مجهوداته الملموسة للنهوض بالموانى المصرية .

الإقتصاد المصرى بين

ملف العدد صفحات 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37

إحتكار الصناعة وصناعة الإحتكار

الدولة ورجال الصناعة .. من يدير ومن يدار؟؟

من صاحب اليد الطولى ؟ من يملك زمام المبادرة؟ من يملك إتخاذ القرار؟

بيد أن جميع النظريات الإقتصادية التى تنظر وتنظم للفكر الرأسمالى جعلت من المنافسة أساساً للعمل وفق مبادئها وليست المنافسة فقط بل المنافسة الكاملة !!!

إن المنافسة الكاملة لها شروط وحدود علمية لا يستطيع أحد إنكارها.

بيد أن أهم هذه الشروط ألا يستطيع منتج ما لسلعة ما تحديد سعر السوق والتحكم فيه صعوداً وهبوطاً وفى كل الأحوال فإن المظاهر الاحتكارية فى أى دولة تؤثر سلباً على مجريات العمل الإقتصادى والإجتماعى .

بـــرأيـــك

- ما هو تأثير الممارسات الإحتكارية التى بدأت تظهر فى السوق المصرى وما هى الطريقة المثلى للقضاء والتغلب على تلك الممارسات الضارة ؟
- وما هو دور رجال الصناعة أنفسهم للتصدى لهذه الظاهرة ؟
- وماذا يجب على الدولة حيال هذه الممارسات؟

الدكتور أحمد عيسوى صالح

عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

إن إحتكار القلة مع تجانس المنتجات ينتشر فى كثير من الصناعات التى تتخصص فى إنتاج السلع الرأسمالية والمواد الأولية مثل الصلب والحديد والمواد الكيماوية والأسمنت وغيرها

الأستاذ / سمير معوض

محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجستيات

ويعد الإحتكار صورة من صور الإستبداد الإقتصادى الذى يسيئ إلى مجمل عمليات التطور الإقتصادى والتقدم الإجتماعى.

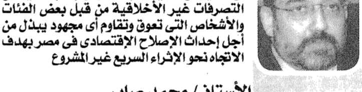
المهندس/ حسام لهيطة

رئيس مجلس إدارة شركة إيجيترانس

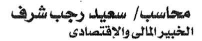
ليست كل ممارسة إحتكارية ضارة و ليس كل وضع إحتكارى يجب التصدى له بالضرورة و يجب التخلى عن فكرة إقحام الدولة فى كل صغيرة و كبيرة خاصة حيال النشاط الإقتصادى

ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ

خبير ومستشار بحرى



أن الكثير من عمليات الإحتكار ترتبط بالعديد من التصرفات غير الأخلاقية من قبل بعض الفئات والأشخاص التى تعوق وتقاوم أى مجهود يبذل من أجل إحداث الإصلاح الإقتصادى فى مصر بهدف الاتجاه نحو الإثراء السريع غير المشروع



محاسب/ سعيد رجب شرف

الخبير المالى والإقتصادى



أود أن أعطى مثلاً على الإحتكار وأثره السئ على السوق فأقول أن صناعة الأسمنت فى مصر إستحوذت عدة شركات أجنبية على أكثر من 80% من حجم هذه الصناعة وبالتالى فقد تحكمت هذه الشركات فى الإنتاج وفى الأسعار

الأستاذ / محمد صابر

محرر بمجلة إنترناشيونال



يجب أن نتصدى بكل السبل القانونية لكافة أشكال الأحتكار والأستغلال من قبل الشركات والمستثمرين واصحاب رؤس الأموال وخاصة التى تحتكر خدمات أساسية لايمكن للناس الأستغناء عنها



الدكتور أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

لكى نتناول صناعة الاحتكار وإحتكار الصناعة علينا أن نلقى الضوء أولاً على المفاهيم الإقتصادية ثم نتناول الوضع بالنسبة للممارسة الوطنية فى هذا المجال وبالنسبة للمفاهيم نورد ما يلى:

أولاً: المنافسة

1 – المنافسة الصافية Pure Competition تسود إذا ما توافرت الشروط التالية:

أ – وجود عدد كبير من المنتجين أو البائعين فى الصناعة أى أن أى تصرف لأى مؤسسة وحدها لن يكون له أى تأثير على الثمن السائد أو الإنتاج فى الصناعة وعلى المؤسسة أن تأخذ الثمن السائد فى السوق Price Taker

ب – تجانس المنتجات Homogeneous Products

جـ – حرية الدخول فى الصناعة Free Entry أى لا توجد قيود على دخول منتجين جدد

2 – المنافسة الكاملة Perfect Competiton

يضاف إلى الشروط الثلاث السابقة شرطين هما:

4 – العلم الكامل Perfect Knowledge بأحوال السوق لدى البائعين والمشترين حيث نفترض وجود ثمن واحد وإذا وجد ثمن مرتفع فى مكان ما أو ثمن منخفض فى مكان آخر فإن المشترين يتحولون عن الأول مما يؤدى إلى خفض أو أن يتوجهوا إليه فى الثانية مما يؤدى إلى رفعه أى أن هذه التحركات تؤدى فى النهاية إلى التسوية بين الأثمان

5 – حرية الإنتقال الكاملة Complete Mobility أى لا توجد عراقيل أمام إنتقال المشترين أو البائعين أو عوامل الإنتاج أو السلعة من مكان إلى آخر داخل السوق.

إن المنافسة الصافية والكاملة هما الحالات المتطرفة التى يقل إنتشارهما فى الوقت الحاضر وتكاد الزراعة خاصة فى الدول النامية هى المجال الوحيد الذى مازالت تلعبا فيه المنافسة الكاملة دوراً هاماً.

تابع / إحتكار الصناعة وصناعة الإحتكار

ثانياً: الاحتكار

المحتكر يمثل الطرف النقيض للصناعة المتنافسة أى أن منتجاً واحداً أصبح مسئولاً وقائماً وحده بإنتاج وبيع هذة السلعه التى كان ينتجها عدد كبير من المنتجين في ظل المنافسه . واحتكار البيع يظهر لأسباب مختلفه منها ما هو خاص بالناحية الفنية كوجود خدمات معينة تستلزم أن تكون الوحده الإنتاجية ضخمة وفي هذه الحال يكون الإحتكار إحتكاراً طبيعياً أو قد ينشأ الإحتكار إستناداً إلى قوة القانون كأن تمنح الحكومة امتيازاً لإستغلال مرفق معين لشركة واحدة وفى هذه الحال يصبح لأحتكار احتكار قانونيا وقد يكون الإحتكار إحتكاراً فعليا كنتيجة لعدم تمكن منشآت جديدة من الدخول فى حلبة الإنتاج لتنافس المنتج الوحيد فى الصناعة وذلك لضخامة الإستثمار المطلوب والمخاطر الكبيرة التى يتعرض لها المنتج والمحتكر يواجه بمنحنى طلب منحدر فعندما يغير الكمية التى ينتجها ويعرضها يؤثر فى الثمن الذى يبيع به الوحدة من سلعته وبذلك فإن المحتكر لا يستطيع أن يحدد الثمن والكمية التى يبيعها معا

ويتمتع المحتكر بربح فوق العادى (ربح احتكارى) فى الفترة القصيرة والطويلة فى حين تحصل المنشأة فى الصناعة المتنافسة على ربح فوق العادى فى الفترة القصيرة أما فى الفترة الطويلة فدخول منشآت جديدة يزيل الربح فوق العادى وكلاهما المنشأه المحتكرة والمتنافسة تحقق أكبر فائض ربح إذا أنتجت تلك الكمية التى يتعادل عندها الإيراد الحدى مع التكلفة الحدية وتبيع تلك الكمية بالثمن الذى يقابلها على منحنى الطلب .

والمحتكر يستطيع أن يبيع نفس السلعة بثمن أرخص أو أعلى من الثمن فى أحد الأسواق من الثمن الذى يبيع به فى السوق الآخر مما يعرف بالتميز الذى يعرف بأنه بيع السلعة أو الخدمة بأثمان لاتتناسب مع تكلفتها الحدية فمثلاً السكه الحديد تتقاضى ثمناً لخدمة النقل بالدرجة الأولى المكيفه أعلى من ثمنها فى الدرجه الثانيه المكيفه صحيح هناك اختلاف فى نوع الخدمة ولكن هذا الأختلاف لايتناسب مع التكلفة الحدية لكل خدمة .

ويكون التميز ناجحاً حيث يكون للسلعة أو لأنواعها اسواقاً منفصلة عن بعضها مثل السوق الأجنبية والسوق الوطنيه ولا يكون مربحاً الا إذا اختلفت مرونة الطلب فى كل من السوقين حيث يبيع كمية أقل ويثمن أعلى فى السوق ذات الطلب الأقل مرونة ويبيع كمية أكبر بثمن أقل فى السوق ذات الطلب الأكبر مرونة

ثالثا إحتكار القلة والمنافسة الإحتكارية

وهى أكثر أشكال السوق إنتشاراً مع عالمنا حيث أن الشكل الغالب فى الأسواق يتمثل فى خليط من المنافسة والإحتكار فإذا كان عدد المنتجين قليلاً كنا بصدد إحتكار القلة وإذا كبر عدد المنتجين قليلاً كنا بصدد منافسة إحتكارية.

ينقسم إحتكار القلة إلى نوعين رئيسين وذلك بالنظر إلى درجة تماثل أو تفكير السلع المنتجة ويعرف النوع الأول بإحتكار القلة الصافى ويعرف النوع الثانى بإحتكار القلة مع تغاير المنتجات وفى الحالين يقل عدد المنتجين ويتمخض أى قرار من جانب أحدهم سواء فى محيط الأثمان أو طبيعة السلعة المنتجة أو السياسة الدعائية عن ردود فعل قوية لدى المنتجين الآخرين. ويتميز إحتكار القلة بجمود الأسعار ولا تصبح عرضة للتغيير إلا فى حالة حدوث تغييرات جوهرية فى نفقات الإنتاج أو ظروف الطلب الخاصة بجميع المنتجين ولقد إهتدى المنتجون الذين يعملون فى ظل إحتكار القلة إلى مجموعة من الوسائل لتفادى نشوب حروب الأسعار عن طريق تنظيم الأسعار وتنظيم المسائل غير السرية والتى تشمل طبيعة السلعة المنتجة ومدى ونوع الوسائل الإعلامية أو الدعائية.

إن إحتكار القلة مع تجانس المنتجات ينتشر فى كثير من الصناعات التى تتخصص فى إنتاج السلع الرأسمالية والمواد الأولية مثل الصلب والحديد والمواد الكيماوية والأسمنت وغيرها أى فى حالة السلع التى تباع على أساس إحتوائها على مواصفات معينة وهى تتصف بدرجة عالية

بقية المنشور فى الصفحة السابقة

من التماثل أو التجانس والمنتج لا يستطيع أن يغير من الثمن الذى يبيع به وذلك لأن ردود الفعل سوف تكون أشد عنفا عنها فى حالة تغاير المنتجات.

المنافسة الإحتكارية

هى نوع يقع فى الوسط بين المنافسة الكاملة والإحتكار حيث نأخذ من المنافسة كثرة عدد المنتجين ووجود أنواع من السلع نعتبر بدائل قريبة وتأخذ من الإحتكار قدرة كل منتج على خلق سوق مستقل له. وعن طريق الدعاية والإعلان يستطيع المنتج فى سوق المنافسة الإحتكارية أن يكون له طلب مستقل ومستهلكين مستقلين يفضلون سلعته على سلعة غيره ومن عيوبها الإسراف فى الإنفاق على الإعلان سواء كان إعلاناً تنافسياً أو إعلاناً إعلامياً ويعتبر الإنفاق على الإعلان التنافسى خسارة وتبديداً لموارد المجتمع.

أما بخصوص السوق المصرى وما يجب عمله فإننا نورد ما يلى:

- فى نهاية التسعينات من القرن الماضى أدركت الدولة (الحكومة) أهمية ظهور بوادر الإحتكار وأعدت قانوناً للإحتكار ونظمت حلقات نقاشية لمناقشته ثم ما لبث أن تجمد الوضع بالتعديل الوزارى حينئذ إما نتيجة للصراع بين الوزراء عمن يكون مسئولا عن القانون وكذلك لتغييره وتعديله من منطلق الفكر الشخصي للقائمين على الأمور حينئذ.

وبدأ الإحتكار يظهر جلياً وواضحا فى الصناعات التى تتخصص فى إنتاج السلع الرأسمالية والمواد الأولية مثل الصلب والحديد والمواد الكيماوية والأسمنت وغيرها ويرجع ذلك إلى ما يلى:

1 - سيطرة شركة أو مجموعة من الشركات مملوكة لمستثمر واحد كما فى حالة إنتاج الحديد، وكذلك القضاء على مشروع إنتاج الحديد بأسوان.

2 - خصخصة شركات الأسمنت حيث سيطر المستثمر الرئيسى (الأجنبى) على نسبة عالية من الإنتاج مما أدى إلى سيطرته والتحكم فى السوق والإتجاه إلى الأسواق الخارجية ضارباً عرض الحائط بالسوق المحلي والمصلحة الوطنية

3 - المشاركة السياسية سواء فى الأحزاب أو المؤسسات الدستورية لرجال الأعمال بحيث صاروا مراكز قوة فى تعاملهم مع الأجهزة الحكومية التى غالباً ما تخضع لرغباتهم وأكبر مثال على ذلك تعامل شركة الإسكندرية الوطنية للحديد والصلب مع هيئة ميناء الأسكندرية وعدم الإستجابة لمتطلبات العمل معها.

- إن من الضرورى أن يستمر تدخل الدولة فى الأجل القصير لمواجهة خطر الإحتكار المتمثل فى رفع أسعار السلع الإستراتيچية اللازمة والضرورية للتنمية مثل الحديد والأسمنت حيث أنهما عنصران رئيسيان فى بند الإنشاءات والمبانى والذى يمثل حوالى 50% من مكونات الإستثمار لمعظم المشروعات (المكونات الإستثمارية، الأرض، المبانى والإنشاءات والتشييد، والمعدات والآلات، ووسائل النقل، والدراسات والأبحاث) ويستمر هذا التدخل لصالح السوق الوطنية وفى الأجل المتوسط والطويل فمن الضرورى تشجيع الإستثمار فى مجال تلك الصناعات الهامة خاصة فى ظل توافر مستلزمات الإنتاج اللازمة لتلك الصناعات وتوجيه جزءاً هاماً من موارد الخصخصة للمشاركة فى إنشاء تلك المشروعات على أساس المشاركة بين القطاع العام والخاص

- أما بالنسبة لرجال الصناعة أنفسهم وكذلك العاملين فإننا نفتقد ثقافة القطاع الخاص، فمن الطبيعى أن يسعى المستثمر لتحقيق الربح ولكن عليه أن يأخذ الجوانب الأخرى فى الإعتبار لأن شريك فى تنمية المجتمع وتقدمه وتطوره وأن يكون حريصاً على التكامل الإجتماعي لأبناء المجتمع حفاظاً عليهم وعلى أنفسهم، وعلى العاملين كذلك أن يكون لديهم ثقافة العمل والإنتاج وجودته والحرص على وقت العمل والتفانى فى أداء الواجب وأن يطور أداؤه بما يتناسب مع ظروف العمل فى القطاع الخاص وأن يتخلى عن الممارسات الخاطئة فى ظل قطاع الأعمال العام وأن تتخلى إدارات الشركات الخاصة الوطنية والأجنبية عن الممارسات الخاطئة مع العاملين وأن تحترم قوانين العمل وأن تطبقها تطبيقاً سليماً وعادلاً وبما لا يضر بمصلحة العمل

المهندس/ حسام لهيطة رئيس مجلس إدارة شركة إيچيترانس

الإحتكار .. أحد الظواهر الناتجة عن الممارسات الإقتصادية ، و له العديد من الأشكال المتدرجة من حيث " شدة الأثر " الذى ينصب أساساً على السعر أو الكمية المنتجة ، و الإحتكار لا يفرق بين سلعة أو خدمة ، و قد يتصور البعض خطأً أن الإحتكار يكون من قبل القطاع الخاص ، فهذا و إن كان شكل من أشكاله إلا أن الإحتكار قد يكون من الدولة و أجهزتها ، و أخيراً فإن الإحتكار لا يرتبط منشأه بفكر إقتصادى سواء رأسمالى أو إشتراكى أو مزيج بينهما ، فلقد ظهر الإحتكار فى مختلف تلك المذاهب .و لقد تناولت النظرية الإقتصادية بإسهاب الإحتكار و ملامحه وآ ثاره على نحو دقيق ، كما أبرزت الممارسات التى يتبعها المحتكر إبتداءً من أصعب صوره متمثلة فى " الإحتكارالفردى أو المتفرد " و مروراً " بالإحتكار الثنائى " ووصولاً إلى " إحتكار القلة " أو ما يطلق عليه " الإحتكار التنافسى " ، و جميع تلك الأشكال موجودة و ملموسة ، و يحضرنى هنا مثال شهير فى مصر ، عندما كانت الهيئة العامة للإتصالات متفردة بهذا القطاع لعقود زمنية ، ثم سمحت الدولة بقدر من المنافسة بين " شركتى التليفون المحمول " وصولا إلى مرحلة دخول شركة ثالثة فى المنافسة ، و التلميح بإمكانية إصدار رخص لعدد محدود من الشركات فى نفس المجال .

الأوضاع التى تنتج عن الممارسات الإحتكارية قد لا تكون جميعها سلبية ، ونبرز هنا مثالين :

المثال الأول : ما يطلق عليه الإحتكار الطبيعى ، و هذا الشكل من الإحتكار يكون غالباً مرتبطاً بموارد محدودة للإنتاج و منتج على درجة من الأهمية من حيث الطلب عليه أو لأسباب آخرى سواء إجتماعية او غيرها ، لذا تستأثر الدولة بإحتكار هذا النشاط و أشكاله المعروفة (إنتاج المياه و الكهرباء و المرافق العامة و غيرها) خلال الخمسين عاماً التى سبقت تجربة الإصلاح الإقتصادى و برنامج الخصخصة ، إلى جانب الإستئثار بنشاط (الإنتاج الحربى و ما يتعلق به و يشابهه من أنشطة) ، و فى هذا الشكل ينفرد صاحب الوضع الإحتكارى بقرار سعر و كمية الإنتاج و سوق عرض المنتج و حتى المستهلك المستهدف، كما يحدد ممارساته كيف يشاء ، بما فى ذلك تقديم دعم على سعر المنتج لأسباب تتعلق بقرار خلق هذا الإحتكار . و من الملاحظ فى التوجهات مؤخراً أنه حتى فى مشروعات البنية الأساسية و المرافق العامة و هى نوعية المشروعات التى كانت تستأثر الدولة بالقيام بها لأسباب كثيرة منها كونها تتطلب إستثمارات ضخمة و عوائدها تتحقق على المدى الطويل و لا تكون بهوامش كبيرة ، و هذه الأسباب على وجه الخصوص هى ما تجعل الإستثمار الخاص يحجم عن الدخول فى هذه النوعية الإستثمارات إلا ان الدولة نجحت فى جذب الإستثمارات الخاصة " الوطنية و الأجنبية لتنفيذ مشروعات فى مجالات البنية الأساسية و المرافق فى قطاعات الطرق و السكة الحديد و المطارات و الموانئ و غيرها بنظام BOT و هو ما نشأ عنها إمتيازات أنشأت أوضاع إحتكارية لفترات زمنية لتحقيق عوائد عن التكلفة المبذولة فى هذه النوعية من الإستثمارات و هذا ما ينقلنا إلى المثال التالى .

المثال الثانى : و هو مرتبط إلى حد ما بالإحتكار الطبيعى و لكن لا يكون غالباً من قبل الدولة ، إنما ينشأ عن منح " حق الإنتفاع " الذى ينشأ شكلاً من إشكال الإحتكار، و هو ما يمكن أن يوصف بإحتكار طبيعى يوجد درجة من المنطقية فى نشأته " حيث يستأثر بموجبه منتج سلعة أو خدمة بموارد نشاط إقتصادى ما دون سواه " ، و من ثم يحرم

تابع / إحتكار الصناعة وصناعة الإحتكار

بقية المنشور فى الصفحة السابقة

الآخرين من التمتع بنفس مزايا هذه الفرصة الإقتصادية خلال الفترة الزمنية المقررة لحق الإنتفاع ، مع ضرورة التنويه إلى أن الحصول على إمتياز حق الإنتفاع ينتج أصلا على خلفية طرح مناقصة تنافسية و الفائز بتلك المناقصة التى تكون متاحة للعامة غالباً هو الذى يحصل على حق الإنتفاع ، لكن لا تصل درجة الممارسات الإحتكارية الناشئة عن حق الإنتفاع لدرجة قسوة الإحتكار الطبيعى أو الإحتكار الفردى لأن الوضع الإحتكارى الناشئ عن حق الإنتفاع يكون بناء على "عقود إمتياز" و غالباً ما يكون الطرف المانح هو الدولة متمثلاً فى أحد أجهزتها ، و من ثم فإن هذا الطرف يراعى فى بنود تعاقدته ألا تقوى شوكة متلقى الإنتفاع أو ينفرد بقرار إقتصادى إستراتيجى مثل التحكم فى المنتج أو الخدمة من حيث الكمية و السعر بقدر بالغ التأثير .

كثير من الأوضاع الإحتكارية ليست جريمة يعاقب عليها القانون و إلا لعقوبت الدول فى مختلف أنحاء العالم و فى مصر ، بإعتبار أن " الدولة دوماً تكون المحتكر الأول لكثير من الخدمات ، بل و تتحول إلى محتكر طبيعى لخدمات معينة و تستأثر لنفسها بمزايا إذعانية ، و ما يتم " تجريم بعضه " هو على وجه التحديد " الممارسات الإحتكارية الضارة " و من ثم فإن العديد من الممارسات الإحتكارية يمكن ممارستها دون أن يعاقب عليها القانون ما لم تكن واحدة من تلك التى تم توصيفها على سبيل الحصر فى المواد أرقام 6 – 7 – 8 من القانون رقم (3 لسنة 2005) ، و يذكر أن هذا القانون كفل فى المادة الأولى منه حرية ممارسة النشاط الإقتصادى على النحو الذى لا يؤدى إلى منع حرية المنافسة أو تقييدها أو الإضرار بها وفقا لأحكام هذا القانون . بل وكان هذا القانون عصرياً لحد كبير فى أحكامه لمعالجة ظواهر عديدة منها مثلاً أن تحددت العقوبة على المخالفات الناشئة عن الممارسات الإحتكارية الضارة بكونها مالية فى الأساس و ليست عقوبة مقيدة للحريات و كذلك فالعقوبات فى القانون متدرجة بحد أدنى و حد أقصى .

النتيجة فى بعض الأحوال تكون على النقيض من ضرورة تدخل الدولة للتصدى للممارسات الناتجة عن الإحتكار ، فمثلاً طرح منذ فترة غير بعيد تطبيق مبادئ Land Lord على الموانئ و هى دون الدخول فى التفاصيل تتعلق بفصل الإدارة عن الملكية ، ولأسباب موضوعية تحترم ، من المؤيد ألا تتخلى الدولة عن ملكية المرافق العامة من نوعية الموانئ البحرية ، لأنها تعد آخر خطوط الحماية لحدود الدولة فى تعاملاتها مع العالم الخارجى .

و من الإتجاهات الحميدة وجود أكثر من محطة متخصصة فى خدمة و تداول الحاويات فى كل ميناء بما يتيح قدر من التنافس سواء فى تسعير الخدمات أو حتى فى جودة و معدلات أداء الخدمة ، إلا أنه يجب مراجعة فلسفة التخلى عن حصة المال العام فى محطات و شركات الحاويات فى الموانئ إلى مستثمر رئيسى أو مستثمر أجنبى لأنها و أن كان سينتج عنها زيادة فى الموارد و تطوير فى أداء تلك المحطات إلا أنها ستتحول من إحتكار قطاع الأعمال العام إلى إحتكار خاص أو إحتكار أجنبى و الشكلين الأخيرين أشد وطأة من إحتكار الدولة . و المثال على ذلك قائماً فى مينائى الأسكندرية و الدخيلة حيث تولت شركة واحدة نشاط تداول الحاويات لسنوات عديدة ، و أتاح تطوير الميناء لشركة أخرى بالتواجد ، و قد ظهر على أثر ذلك بدائل متاحة للمتعاملين ، و برز أن تفاوت أسعار الخدمات مرده ، عناصر تتعلق بالتشغيل و معدلات الأداء ، و هذه التجربة إجمالا جيدة لكن تحتاج لنوع من التقنين فى الموانئ بمعنى مثلا وضع إشتراطات و ضوابط تحول دون إستحواذ الشركة الجديدة بإمكاناتها الإستثمارية و التشغيلية الكبيرة على الشركة التى تعمل فى الميناء من قبل لأن هذا الإستحواذ إذا تحقق سيوجد كيان إحتكارى متفرد فى الميناء و بالتالى تكون الحالة قد تراجعت إلى وضعها السابق أو أقسى منه ، و يمكن فى ذلك مراجعة التجربة الرائدة فى مجالى البترول و الإتصالات بإيجاد آلية حاكمة تضع ضوابط و إشتراطات من الضرورى مراعاتها لمثل هذه النوعية من المشروعات ذات الوضع الإحتكارى ، و نتائج التجربة جيدة فى القطاعين المشار إليهما بالقدر الذى حد بشكل كبير من الآثار السلبية للممارسات الإحتكارية للشركات .

والخلاصة أنه ليست كل ممارسة إحتكارية ضارة و ليس كل وضع إحتكارى يجب التصدى له بالضرورة و يجب التخلى عن فكرة إقحام الدولة فى كل صغيرة و كبيرة خاصة حيال النشاط الإقتصادى ، و هذا ليس معناه أن ترفع يدها تماماً لكن ببساطة يكون التدخل فيما يقع فى دائرة مسئوليتها فعلياً ، بينما ما هو خارج عن نطاق مسئوليتها فيمكن أن تلعب الدولة دور منظم السوق و هو دور بالغ القيمة و على درجة من الأهمية خاصة مع تطبيق مبادئ حرية السوق ، هذا إلى جانب السعى إلى أن تصاغ الضوابط و الإحكام بدقة و عناية بالقدر الذى لا يحدث فيه مغالاة و تقييد و لا تسيب و تفريط إلى جانب تحرى إلتزام الأداء الإقتصادى بما تفرضه هذه الضوابط لتحقيق إستقامة الأداء الإقتصادى .

محاسب/ سعيد رجب شرف
الخبير المالى والإقتصادى

الممارسات الإحتكارية التى بدأت تظهر فى السوق المصرية وطرق التغلب عليها

تعريف الإحتكار للإحتكار أنواع وصور متعددة فهناك إحتكار البائع أو المنتج – وهو الأكثر شيوعاً وذلك لمن يتحكم فى عرض كميات السلع فى السوق وبالتالى فى أسعارها وإحتكار المشترى مثال: المنتج الوحيد لسلعة معينة لها خدمات وليس لها إستخدام بدل فيكون محتكرا لشراء تلك الخامات. وتتنوع درجات ومستويات الإحتكار كما يلى:

1 - **الإحتكار الأحادى :** حيث يتحكم فرد أو منشأة واحدة فى الكمية المتداولة فى السوق بيعاً وشراء.

2 - **إحتكار القلة:** حيث يتحكم عدد محدود فى السوق وذلك بما لا يلغى القدرة التحكمية لأى منهم فى السعر تماماً، وأن قلت درجة الهيمنة أو التحكم لأى منهم عما يتحقق فى سوق المحتكر الأحادى.

3 - **المنافسة الإحتكارية:** وهو وضع يتحقق ما بين الإحتكار والمنافسة الكاملة، حيث يتعدد البائعون لسلعة واحدة وأن كانت غير متجانسة الصفات فيما بينهم، وفى هذه الحالة يحتفظ البعض منهم يتميز فى نوعية السلعة أو صنعها أو درجة الجودة بما يتيح درجة التحكم والتميز فى السعر.

ويحقق المحتكر فى جميع حالاته (أرباح غير عادية إحتكارية) دون الإهتمام بجودة المنتج وذلك على حساب المجتمع ككل وبما يؤدى إلى سوء إستخدام الموارد.

وفى تعريف آخر للإحتكار نقول إنه قد يلجأ بعض الأشخاص إلى شراء ضروريات الأفراد وتخزينها إلى أن يرتفع سعرها ويبيعها بأعلى الأثمان فتزداد أمواله وهذا ما يطلق عليه الإحتكار . فالأحتكار هو حبس تخزين السلعة أو الخدمة لتقل بين الناس فيرتفع السعر ويعانى الناس من الضرر والفقر.

صور الإحتكار: فللإحتكار العديد من الصور منها:

1 – **إحتكار القلة:** وفيه يحتكر عدد قليل من المنتجين أو البائعين إنتاج سلعة معينة بحيث يمكنهم التأثير فى إرتفاع ثمنها.

2 – **الإحتكار التبادلى:** وفيه يحتكر منتج أو بائع سلعة معينة ويكون لها مشتر واحد يحتكر شراءها وهنا يتوقف ثمنها على المساومة المتبادلة بين هذا البائع وهذا المشترى.

3 - **الإحتكار الكامل:** وفيه يقوم شخص واحد بإحتكار سلعة ما ويبيعها ولا يوجد لهذه السلعة بديل من الداخل أو الخارج.

4 - **أحتكار الدولة:** وفيه تسيطر دولة على إنتاج وبيع سلعة معينة وقد تلجأ إليه لخفض الإنتاج أو للتخلص بطريقة سيئة من جزء منه وذلك لرفع السعر والتحكم فى العرض.

أخطار الإحتكار: مع تعدد النظم الإقتصادية فى العالم تتعدد نظم الإحتكار ففى النظام الإشتراكى تمارس الدولة الإحتكار – وفى النظام الرأسمالى يمارس الأفراد الإحتكار.

والنتيجة فى الحالتين واحدة وهى ظهور العديد من الأخسطار سواء على الفرد أو الدولة ومن ذلك:

1 – إن الإحتكار يؤدى إلى قتل روح المنافسة الشريفة بين الأفراد والدول والتى هى السبيل إلى إتقان العمل وتحسين مستوى الإنتاج.

2 – أن الإحتكار قد يدفع القائم به إلى تبديد جزء من الموارد والتخلص منها أما حرقا أو رميها فى البحر أو غير ذلك خوفا من إنخفاض الأسعار فى السوق العالمية

3 – أن الإحتكار يكون سببا فى إنتشار الحقد والكراهية بين الأفراد مما يساعد على تفكك المجتمع أو إنهيار العلاقات بين أفراده.

4 – أن الإحتكار يترتب عليه العديد من الأمراض الإقتصادية والإجتماعية مثل البطالة والتضخم والكساد والرشوة والمحسوبية والنفاق والسرقة والغش.

محاربة الإسلام للإحتكار:

وأمام هذه الأخطار نرى التشريع يعلن الحرب على الإحتكار والمحتكرين، وأولئك الذين يدفعهم حرصهم على المال والحصول عليه إلى المتاجرة فى أقوات الناس وضرورياتهم قال من أحتكر حكرة يريد أن يغلى بها على المسلمين فهو خاطئ (عن أحمد)

وقال : من أحتكر على المسلمين طعامهم ضربه الله بالجذام والأفلاس (عن أبن ماجه)

وقال: (لا يحتكر إلا خاطئ) (عن أحمد ومسلم وابو داود)

وقال: (من دخل فى شئ من أسعار المسلمين ليغليه عليهم كان حقا على الله أن يقعده يعظم من النار يوم القيامة (عن أحمد)

العوامل التى تؤدى إلى ظاهرة الإحتكار:

1 – شراء أو إنتاج سلعة أو خدمة من غير حاجة تدفع إلى الشراء– يحتاج إليها الأفراد لمنعهم من شرائها أو إنتاجها.

2 – تخزين السلعة بشرط أن يكون التخزين بقدر يزيد عن حاجة الفرد وأهلة سنة كاملة

3 – إنتظار الغلاء وتحقيق الأرباح الكبيرة لشدة حاجة الناس إلى السلعة وندرتها فى السوق

4 – أن يكون فى التخزين ضرر على الأفراد وسبيل إلى العديد من المفاسد كالسوق السوداء

وسائل معالجة الإحتكار:

لم يترك الإسلام هذا الخطر ليدمر المجتمع وينتشر فيه الفساد فوضع العديد من الوسائل التى تعالج هذا المرض إذا ظهر وإنتشر فى المجتمع ومن أهم هذه الوسائل:

1 – قيام ولى الأمر أو الحاكم بإنذار المحتكرين لبيع السلع التى يحتجزونها بأثمان معتدلة فإذا رفضوا تنفيذ الأمر يجوز لولى الأمر مصادرة هذه السلع وبيعها على المحتكر وذلك لإزالة الضيق ورفع الظلم عن الأفراد الذين هم أمانة فى عنق الحاكم.

2 – قيام الدولة بتوفير السلع الضرورية التى أصبحت نادرة فى السوق نتيجة إحتكار بعض الناس لها، فترفع الدولة الإنتاج ليزيد المعروض من هذه السلع فينخفض الثمن فيخسر المحتكرون ويفشلون فيما كانوا يسعون إليه.

بقية المنشور فى الصفحة السابقة

محاسب/ سعيد رجب شرف

3 – تشجيع التجارة والتبادل مع الدول الأخرى لزيادة المعروض من السلع النادرة

4 – التسعير – فتقوم الدولة بتحديد ثمن معلوم للسلع بحيث لا يظلم البائع أو المشترى مع أخذ مشورة أهل الخبرة والعدل. ويجب ألا تلجأ الدولة إلى التسعير إلا بعد إستخدامها كل الطرق السابقة لأن التسعير قد يترتب عليه ظلم . أضافة إلى أن فيه قيدا على حرية الأفراد فى التعامل. فقد قلت الأسعار فى عهد رسول الله (فقالوا – سعرلنا.

قال (إن الله هو القابض الباسط الرازق المسعّر، وإنى لأرجو الله عز وجل وليس أحد منكم يطالبنى بمظلمة ظلمتها إليه فى دم ولا مال (عن الترمزى وأبو داود وبن ماجه)

فالتسعير من غير ضرورة توجب وجود مظلمة.. ولأن الإحتكار نوع من التلاعب بالأسعار وإستغلال حاجة المحتاجين، فالمصلحة المتعلقة بمجموع المستهلكين تقتضى تدخل الدولة بالتسعير، كعقوبة على هؤلاء المستغلين الجشعين. هكذا جاء الإسلام بشريعته الخالدة داعيا إلى الخير والعدل والتسامح ومحاربا لكل ماهو فاسد ويضر بالفرد والمجتمع.

الإنتاج فى ظل سوق المنافسة الإحتكارية:

وتتسم المنافسة الإحتكارية بوجود عدد محدود من المنتجين بحيث أن ما ينتجه أيا منهم يؤثر فى السوق.

وعلى الرغم من أن شرط الكفاءة الإقتصادية هو نفسه فى ظل المنافسة الكاملة وهى القاعدة الذهبية التى تنص على أن المنتج يجب أن ينتج أى وحدة طالما أنها تضيف إلى الإيراد أكثر مما تضيف إلى التكاليف، إلا أن فى ظل إحتكار القلة أو المنافسة الإحتكارية يجب أن ينسق المنتجون فيما بينهم تفاديا لحدوث حرب أسعار فيما بينهم والتى تضرهم جميعا، ومن الأمثلة على إحتكار القلة فى السوق المصرى صناعة الأسمنت حيث أن عدد مصانع الأسمنت محدود جدا، وبالتالى فإنه لن يكون هناك تنسيق بين تلك الصناعات تفاديا لحرب الأسعار، ومن ثم فإن النصيحة إذا كنت تنتج فى ظل سوق المنافسة الإحتكارية أو إحتكار القلة يجب أن تأخذ فى الإعتبار جديا ردود أفعال المنتجين الآخرين.

الإنتاج فى ظل الإحتكار:

أما إذا كنت تنوى الإستثمار لإنتاج سلعة ما أو تقديم خدمة ما ليس لها بديل جيد فى السوق، فإن ذلك لا يعنى أنك لا تخضع للقاعدة الذهبية، فشرط الكفاءة الإقتصادية هنا مثل شرط الكفاءة فى سوق المنافسة الكاملة والمنافسة الإحتكارية، وهو أنك تنتج طالما أن الوحدة تضيف إلى الإيرادات أكثر مما تضيف إلى التكاليف، وتجدر الإشارة إلى أنك كمحتكر يمكنك التحكم فى حجم الإنتاج وكذلك يمكنك التحكم فى سعر السلعة أو الخدمة التى تقدمها فليس هناك منافس آخر، ولكن ما يجب أن تتذكره أنه لا يمكنك التحكم فى الإنتاج والسعر معا، ومعنى ذلك أنك يمكن أن تنتج وتبيع أى كمية بأعلى سعر، وهذا غير صحيح، وبالتالى يجب عند تحديدك لسعر السلعة أن تأخذ فى الإعتبار الكمية التى تنوى أن تنتجها وتأثير ذلك عليه، ومدى قدرة المستهلكين على شرائها.

وأخيراً أود أن أعطى مثلاً على الإحتكار وأثره السئ على السوق فاقول أن صناعة الأسمنت فى مصر إستحوذت عدة شركات أجنبية على أكثر من 80% من حجم هذه الصناعة وبالتالى فقد تحكمت هذه الشركات فى الإنتاج وفى الأسعار وأخذت تتلاعب بقوانين السوق دون أن يكون لدى الحكومة القدرة على ردع هذه الشركات أو أن تمنعها من هذا التلاعب لأنها أصبحت لا تملك الحصة الكافية من الإنتاج بحيث تتمكن من إعادة التوازن فى السوق وتصويبه.

وبعد فإنى أرجو أن أكون قد وفقت فى عرض موضوع الممارسات الإحتكارية ودور بعض كبار رجال الصناعة فى هذه الممارسات التى يجب أن تنتهى فوراً بإنشاء العديد من شركات صناعة الأسمنت برأس مال وطنى يدعى المواطنين المصريين للإكتتاب فى إنشائها للحد من مغالاة الشركات الأجنبية فى أسعار الأسمنت كما تفعل الشئ لإنشاء عدد من شركات إستخراج الحديد للحد من إرتفاع أسعاره

والله ولى التوفيق

الأستاذ/ سمير معوض

محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجستيات

الإحتكار الإقتصادى ما بين مزايا النعمة ومساوئ النقمة

فى علوم الإدارة نذهب دائماً إلى القول بأن المشكلات التى تعترض سبيل التطور هى فرص متاحة فى سياق النجاح لكنها مكتنفة ببعض الصعوبات التى يتعين على كيمياء الإدارة أن تذيب صلابتها.وعلى ذلك فإن المجتمع الذى لا تحركه الرغبة فى تحدى التحديات سيتخلى عن حوافز الإبداع الخلاق ومن ثم النكوص عن السعى وراء الفرص المتاحة. وينتج الإحتكار أو الإستئثار جملة من المعضلات وأوجه القصور المعرقلة لنوعية ومدى التطور الإقتصادى لكنه مع ذلك ينتج الظروف التى تجعله يورد نفسه موارد الهزيمة فى نهاية المطاف. فالإحتكار مفهوماً وتطبيقاً يتأدى فى هذه الإعتبارات والمناهج فمن حيث التقسيم الأدائى للإحتكار هناك نوعان الأول هو إحتكار البائع (Monopoly) والثانى هو إحتكار المشترى (Monopsony) فى الحال الأولى يكون لمنتج السلعة أو الخدمة السيطرة الكاملة على سوق هذه المنتجات المصطلح الأول ينطبق كذلك على فئة من المنتجين/ البائعين الذين يمارسون السيطرة على سوق السلعة أو الخدمة بمقتضى إتفاق مشترك، والمصطلح الثانى يسرى على زمرة من المشترين الذين يبسطون نفوذهم على قنوات التوزيع والبيع بناء على تدابير وترتيبات متبادلة فيما بينهم.

ومن الأمور التى تفاقم من حدة وطأة الإحتكار غيبة المتنافسين الذين يحولون دون بسط هيمنة منتج واحد أوجهة واحدة على منابع الإنتاج أو أسواق البيع الذين يجنون أرباحاً طائلة بفعل الإستئثار. وفى حال إحتكار المشترى فإنه يسيطر على أحجام تدفقات السلع والخدمات من منابعها وبذلك يحصل على أقل الأسعار الممكنة ويتحكم فى مستوى الأسعار التى يراها مناسبة له. ومن حيث التقسيم النوعى للإحتكار فهناك صور عدة للإحتكارات عرفتها الإقتصادات العالمية وعالجتها بالتشريعات القانونية ومن قبيل أشكال الإحتكار المعروفة فى العالم على مختلف نظمه الإقتصادية نظام (Duopoly) وكذلك (Duopsony) ويشير هذا المصطلح إلى قيام شركتى إنتاج للسلع والخدمات أو شركتى تجارة فى السلع والخدمات بإمتلاك كم كبير من البضائع والخدمات والسيطرة على عمليات إنتاجها أو قنوات الإتجار فيها فى الأسواق بحيث تقضيان على أو تعطيل آليات المنافسة المشروعة التى تضمن سلامة التنمية المتوازنة التى لا يعرقل الإحتكار خطى تقدمها.

وهناك بوادر تتخلق بخطى وئيدة لكنها ربما تكون أكيدة تشير إلى أن الإقتصاد المصرى فى مجال إنتاج وتداول السلع والخدمات تحت زعم الإنتصار لمبادئ السوق الحرة قد يدخل إلى مصيدة إقتراض أخطاء سلاح الإحتكار ذى الحدين الذى يقسم المجتمع إلى فريقين يتشاركا فى الوسائل والغايات. الفريق الأول وهو فريق المنتجين المحتكرين أو البائعين المحتكرين (Monopolists) والفريق الثانى هو فريق المشترين (الوسطاء) المحتكرين (Monopsonists) هؤلاء وأولئك بسبب تحالفات جوهرها المصالح المادية المتبادلة ذات الرؤى الأنانية ذاتية الحسابات سيضعان المجتمع بأسره على شفير إنهيارات إستراتيجية ذات أبعاد إقتصادية وإجتماعية مدمرة لعل من ضمن أهمها إطلاق عقال موجات تضخمية شديدة الهدر لموارد وثروات الأمة والمجتمع وبسبب موجات الغلاء والتضخيم المفتعلة سيعانى الإقتصاد من معضلات وويلات جمة – ليس أقلها – تآكل الدخول الحقيقية وإنخفاض قواها الشرائية وضعف معدلات الإدخار وتدنى مستويات الإستثمار (التراكمات الإستثمارية) وإنهيار القيمة التبادلية للعملة التى تصبح مخزونا للقيمة الشرائية أو الإدخارية أو الإستثمارية مما يدخل التنمية والنمو فى حلقات شريرة مغلقة.

ويعد الإحتكار صورة من صور الإستبداد الإقتصادى الذى يسيئ إلى مجمل عمليات التطور الإقتصادى والتقدم الإجتماعى. وعند هذه النقطة من الهام أن نذكر التخطيط الإقتصادى الإستراتيجى ليس فى العادة تخطيط تتولاه الحكومة على نحو أحادى وإنما هو تخطيط دولة تنهض به جميع مؤسسات الدولة المتخصصة وفى لب هذه القضية الهامة فإن الميزانية العامة نحو بجوانبها النقدية والمالية والعينية ليست ميزانية حكومة وإنما هى ميزانية دولة بإعتبار أن تعريف الدولة الأكثر شمولاً يتضمن أبنيتها أو سلطاتها التشريعية والتنفيذية والقضائية وسائر المؤسسات الفاعلة الأخرى. هذه المؤسسات الدستورية مدمجة بالقوى المعنوية الوازنة والمؤثرة للرأى العام هى التى بوسعها تشريعاً وتنفيذاً وقضاء وردعاً معنوياً أن تكبح جماح الإحتكار وأن تحد من غلواء نزعاته المتغولة والمتوحشة التى تلحق أضراراً بالغة بصوالح البلاد والعباد.

أستمراراً للحديث عن تصانيف وتصاريف الإحتكار وهو فى اللغة مرادف للأستبداد فإن هناك . إحتكارات خبيثة بمثل ما أن هناك إحتكارات حميدة ومن قبيل الإحتكارات المحمودة ما يسمى الأحتكار الطبيعى (Natural Mo-nopoly) وهو الأحتكار الذى ينشأ من طبيعة المشروع المنتج للسلع أو الخدمات والذى تعتبر المنافسة معوقة لنجاحه واستمراره ومعاكسة للصالح العام مثل هذا المشروع وفقاً لقواعد إقتصادات الوفرة (Economy of Scale) محقق لانتاج أكبر بأسعار أخفض من كثير من المشروعات الأخرى المماثلة أو المشابهة مثل المرافق العامة على سبيل المثال التى تتولى الدولة / الحكومه إدارتها وتشغيلها . ومن قبيل ذلك مشروعات الأحتكارات العامة التى تديرها – إن لم تكن تتملكها الحكومة وفى حالنا هذه مثل قناة السويس التى تعتبر إحتكاراً عاماً (puplic monopoly) فهى لا تصلح أن تدار إلا على هذا النحو حتى لا تتحول إلى إحتكار خاص يضع الإقتصاد المصرى فى قبضة قوة أجنبية محتكرة لا يعنيها الصالح العام ولا يعنيها ما تمثله قناة السويس بالنسبة لنا إستراتيجياً وجغرافياً وإقتصادياً ووطنياً ووضع مستقبل الإقتصاد المصرى الخدمى (اللوجيستى) فى مهب لا يعرف مضارها أحد.

نصل من ثم إلى النوع الأخير من مصفوفة الإحتكارات وهو ما يعرف بإحتكار القلة من البائعين (Oligopoly) أو المشترين (Oligopsony) وهذا يعنى أن هذه القلة ذات النفوذ الإقتصادى والمالى تملك أن تسيطر على أسواق السلع والخدمات بما يجعلها تسيطر على معظم الأصول والثروات والقوة الإقتصادية فى ميدان أو مجموعة ميادين من الإقتصاد الأمر الذى يدفعها إلى رفع الأسعار والتحكم فى مناسيب تدفقات السلع والخدمات زيادة أو نقصاً على غير الأسس التى تدار بها الأمور فى حال المنافسة غير أن المنافسة فى وضع إحتكار القلة من البائعين (Oligopolists) أو إحتكار القلة من المشترين (Oligopsonists) لا تكون مقيدة أو حصرية أو قصرية كما فى مواقف الإحتكارات الأحادية أو الإحتكارات الثنائية. ولذلك فإن قوانين مكافحة الإحتكار والضوابط التى تضعها الحكومات تجرم وتمنع المالأه والتواطؤ على تحديد الأسعار بواسطة هذا النوع من الإحتكار. وتفرض هذه القوانين والضوابط على المسعرين أن تتضاهى أسعارهم. على سبيل المثال فإن صناعة السيارات فى الولايات المتحدة الأمريكية التى تسيطر عليها ثلاث شركات غير مسموح لها أن تتفاوت الأسعار فيما بينها إلا فى حدود نسبة من 2% إلى 3% وفى إنجلتر يحدد قانون مكافحة الإحتكار

تابع / إحتكار الصناعة وصناعة الإحتكار

بقية المنشور فى الصفحة السابقة

الأستاذ / سمير معوض

(Antitrust legislation) الا تزيد حصة أى منتج عن 33.3% (ثلث) ما يوزع فى السوق من السلع والخدمات أو يسيطر على ما هو أكبر من هذه الحصة وإلا خضع لتفحص وتحقيق لجنة مكافحة الإحتكار. فى كثير من الأحوال فإن الإحتكار ينطوى على مساوئ ومضار للمستهلكين وإشاعة موجات من إرتفاع الأسعار التى تهدد ميزانيات الأسر على الإنفاق وعلى الإدخار.

فى مجال قطاع إقتصاد النقل البحرى فإن مخاوف كثيرة تلوح على أفق المستقبل من أن يخضع هذا القطاع بالغ الأهمية لإحتكار القلة الواردة الإشارة إليه آنفا فالمؤشرات تومئ إلى ذلك والإرهاصات واضحة لا يخطؤها التحليل المدقق مثل هذا الإحتكار سيضع مستقبل هذا القطاع تحت هيمنة قوى رأسمالية عولية متعدية الحدود تساندها رءوس أموال الإطلاق. ثمة مناطق محظورة ينبغى أن تكون محصنة دون تسلل مخالب وأنياب الإحتكارات إليها مثل السلع الإستراتيجية المرتبطة بالحاجات الأساسية كالأسمنت والحديد والمأكولات والمشروبات والأدوية وما فى حكمها لا ينبغى أن تكون عرضة لتلاعب الإحتكارات أسعار المواد الغذائية لابد أن يحكمها منطق تحليلات جداول المدخلات والمخرجات لأن أى زيادة فى سلعة منها أو من غيرها تحدث فى هذا المجال مفعول نظرية الأوانى المستطرقة، ولا يترك لأيدى الإحتكار أن تتلاعب فى أسعارها إلا وفق علاقات سببية واضحة فالإحتكار هو فتيل إشعال التضخم الذى يكون دائماً مسئولا عن ضعضعة أركان بنية تماسك المجتمع. ففى الأعمال التجارية والصناعية تعنى كلمة الإحتكار مدلولاً وممارسة السيطرة غير المبررة على إمدادات السلع والخدمات التى ترد إلى الأسواق بما ينجم عنه خنق هذه الأسواق وتعطيل آلياتها الطبيعية.

ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ خبير ومستشار بحرى

الإحتكار تعريف غير أخلاقى لتحقيق اثراء غير مشروع

Trade is Money Mother (مثل إنجليزى)

قبل ثلاثين عاماً أو يزيد قليلاً أعتمدت سياسة الإنفتاح الإقتصادى سياسة رسمية للبلاد وتم إعطاء دور للقطاع الخاص فى النشاط الإقتصادى سواء الإستثمارى أو التجارى والقصة كلها نحن جميعا نعرفها فقد سبقت التجارة والإستيراد النشاط الإستثمارى وإنقلب الإنفتاح إلى إستهلاكى بدلاً من أن يكون إنتاجياً ومن المعلوم أن الإنفتاح الإقتصادى ضاعف من ثروات البعض بطريقة خرافية ومن خلال أعمال لا تضيف إلى الناتج القومى أى إضافة حقيقة ويشير تقرير اللجنة الإقتصادية بمجلس الشعب (12 ابريل 1975) إلى أنه وأكتب سياسة الإنفتاح الإقتصادى ظاهرتان خطيرتان هما إرتفاع الأسعار وانتشار العمولات والسمسرة وادى الصراع المتوحش للسيطرة على الاسواق إلى جعل هذه الأسواق فريسه لظواهر تجارية جديدة فى مقدمتها ظاهرتان متناقضتان :

*الاولى تتمثل فى الأغراق Dumping الذى يقوم على نظرية التهم السوق بدلاً من نظرية توسيع الكعكة حتى يأكل الجميع الأمر الذى يخلق منافسة غير شريفه لذات السلعه وحيث تباع السلعة بكميات كبيرة وبأسعار أدنى من سعر السوق .

*الثانية تتمثل فى الإحتكار Monopalization الذى يقوم على نظرية دع السوق يتنفس صناعيا بمعنى تحطيم عظام المتنافسين حتى يستسلم السوق وتقدم له السلعه التى يريدها بالسعر الذى تحدده .

وأصبح هناك شعاراً غير معلن وهو أن الغايه تبرر الوسيلة والغاية أصبحت الحصول على المال وأن الوسيله لاتهم !! ومثل هذا السلوك يتناقض مع مبدأ تكافؤ الفرص ويغلق الباب أمام رجال الأعمال الشرفاء من ناحية ويؤدى الى زيادة الاسعار التى يتحملها المواطن الفقير فى النهاية من ناحية أخرى .

ماهو الأحتكار؟

يجدر الاشارة إلى أن هناك العديد من التعريفات للأحتكار وأكثر دقه هو أنه كما جاء فى كتاب الشيخ السيد سابق (فقه السنه الجزء 3) حبس السلعه لتقل بين الناس ليغلو سعرها ويصيبهم بسبب ذلك الضرر وهو منهى عنه لما فيه من الجشع والطمع وسوق الخلق والتضييق على الناس

وروى أبو داود والترمذى أن النبى صلى الله عليه وسلم قال (من أحتكر فهو خاطئ بئس العبد المحتكر أن سمع برخص ساءه وأن سمع بغلاء فرح) وروى الطبرانى حديث أخر قيل فيه الجالب مرزوق والمحتكر ملعون فالإحتكار فى أى شئ حرام لضرره حيث لا يكون الثمن متعادلاً مع السلعة المحتكرة .

وكسرت الحكومه مجالات إحتكاريه

لقد كسرت الحكومه فعلاً إحتكارها فى مجالات عديدة وأنشطة متعددة لتعطى المثال والنموذج والقدوة منها على سبيل المثال لا الحصر....

* القانون 93 لسنه 1974 الذى يرخص للأشخاص الطبيعيين والإعتباريين المصريين بممارسة حق تمثيل الشركات الاجنبيه فى مصر وهو تراجع عن القانون 107 لسنه 1961 الذى قصر أعمال الوكالة التجارية على القطاع العام .

* كان لا يسمح للقطاع الخاص بتنفيذ عمليات مقاولات تزيد عن 100 ألف جنيه زيدت إلى 500 ألف جنيه عام 1975 والآن يسمح للقطاع الخاص (مصرى وأجنبى طبعاً) بتنفيذ العمليات مهما كانت قيمتها.

* القانون رقم (1) لسنه 1998 الذى سمح للقطاع الخاص بممارسة الخدمات البحرية التى كانت حكرا على القطاع العام بمقتضى القانون 12 لسنه 1964

* إصدار القانون الذى أباح لثلاثة من الشركات الخاصة للهاتف المحمول بالعمل فى مصر وهو نشاط كان حكرا على هيئة المواصلات السلكية واللاسلكيه وثمه أمثله أخرى شبيهه وعديدة .

الإحتكار حقائق على أرض الواقع

●سوق الأسمنت الذى تستحوذ الشركات الأجنبية على أكثر من 80% من حجمها وتتحكم فى الإنتاج وفى الأسعار وتتلاعب بقوانين السوق دون أن يكون فى قدرة الحكومة أن تردعها أو تمنعها لأنها لم تعد تملك حصه كافيه من الإنتاج تمكنها من إعاده التوازن إلى السوق وتصويبه . (مكرم محمد أحمد جريدة الاهرام) 8 سبتمبر 2007

●سوق الحديد أشارت المعلومات إلى أن أحد رجال الأعمال المتخصصين فى صناعه الحديد قام بشراء كمية أسهم كبيره من أسهم شركة كبيرة متخصصة أيضاً فى هذا المجال مما قد يؤدى –وأدى بالفعل — إلى حد كبير فى الأسعار وآثار ذلك ضجة إعلامية كبيرة قدمت فيها تبريرات وتفسيرات وإتهامات والأحكام التى تحتمل الكثير من الجدل ثم هدأت الضجة لسبب أو آخر !!

*سوق الأسمدة أدى بيع إحدى شركات الأسمدة الهامة إلى زيادة أسعار الأسمدة إلى أربعة أضعاف دون وجود مبرر حقيقى أو مقنع لهذه الزيادة التى كانت وستكون عواقبها وخيمه ليس على قطاع الزراعة فقط ولكن على كل القطاعات المرتبطة بالزراعة فى مصر وما أكثرها أن الكثير من عمليات الإحتكار ترتبط بالعديد من التصرفات غير الأخلاقية من قبل بعض الفئات والأشخاص التى تعوق وتقاوم أى مجهود يبذل من أجل إحداث الإصلاح الإقتصادى فى مصر بهدف الاتجاه نحو الإثراء السريع غير المشروع وأننا لا يمكن أن نمضى فى تحرير الإقتصاد وفى فتح الأسواق وتحرير التجارة دون أن نسيطر على السوق الذى يتم إقتسامه بين محتكرين كل فى مجاله وكل وقدرته والذى لا يحقق عداله الممارسات التجارية فى الأسواق حيث اضطر البعض إلى تخفيض طاقة الإنتاج أو البيع بأسعار تسبب لهم خسائر فادحه كما أن حرب حرق الأسعار تهدف لغلق أبواب الشركات الوطنية المنافسة من ناحية وإغراق السوق المحلى من ناحيه أخرى تمهيداً للسيطره عليه بدايه لإحتكاره . وهناك بين الشركات الصناعيه المحليه التى تحتكر أو يغلب على إنتاجها نوع معين من المنتجات الذى لا ينافسها فيها أحد فى السوق المحلى ولهذا تحدد سعر هذا المنتج كيفما تشاء وما يتبع ذلك من شبهه احتكار وفرض اسعار معينه على المستهلك ويصبح طريقه الانقاذ الوحيد هو قبول شروط المحتكر لكى يخفف قبضته

قالوا عن الاحتكار

* قال سعيد الالفى رئيس جهاز حماية المستهلك (الأهرام) 7 سبتمبر 2007 هناك ممارسات إحتكارية فى الأسواق والقانون المصرى يجرمها لكنه لا يجرم الوضع الإحتكارى وهناك فرق كبير بين الممارسات الإحتكاريه والوضع الاحتكارى ففى الممارسات تتفق مجموعة من التجار على السيطرة على توزيع سلعة معينة بأسعار معينة ويتقاسمون فيما بينهم مناطق الجمهورية ويتحكمون فى الأسعار لكن الفصل بين الإحتكار والممارسه الإحتكارية من الصعب ضبطه

*قال الدكتور سيد الفيومى (الجمهوريه 30 أغسطس 2007) أن حمايه المستهلك مسئولية دستورية للوزراء طبقا للقسم الدستورى بأن يراعوا مصالح الشعب ومنها بالطبع حماية حقوقة فى التعامل مع مقدمى الخدمات وبائعى السلع.

*اهم اخلاقيات التعامل التجارى من وجهة نظر الإسلام تتركز فى (السماحة فى المعاملة) ويقول الرسول عليه الصلاه والسلام : رحم الله رجلا سمحا اذا باع واذا اشترى واذا إقتضى

* قال دكتور عبد المنعم سعيد (الأهرام 3 سبتمبر 2007) الإهتمام بالفقراء فى مصر هو القضية التى تدور حولها عجلة التنمية الإقتصادية فى البلاد وهو المحور الذى تتحدد عنده دور الدولة ومدى قدرتها على التقدم والاندفاع إلى الأمام

الإحتكار.. تشريعات قانونية

خلال العام 2005 صدرت ثلاثه تشريعات قانونية هامة لمواجهة الجشع والإستغلال وإمتصاص دم المواطن العادى مما يتسبب فى رفع الاسعار بدرجه لم يعد قادراً على مواجهتها فى ظل دخله المحدود مما يجعله يواجه عجزا شاملا وكاملاً فى مواجهه مستلزمات الحياه

*الأول قانون حمايه المنافسة ومنع الممارسات الإحتكاريه قانون رقم 3 لسنة 2005 الصادر فى 15 فبراير 2005 (25 مادة) والمنشور فى الجريدة الرسمية العدد 6 مكرر بذات التاريخ

*مادة(1) تكون ممارسة النشاط الإقتصادى على النحو الذى لا يؤدى إلى منع حريه المنافسه أو تقييدها أو الأضرار بها.

*مادة(4) السيطرة على سوق معينة فى تطبيق أحكام هذا القانون هو قدرة الشخص الذى تزيد حصته على 25 % من تلك السوق على إحداث تغيير فعال على الأسعار أو حجم المعروض منها دون أن تكون لمنافسية القدرة على الحد من ذلك

*مادة(6) يحظر الأتفاق أو التعاقد بين أشخاص متنافسة فى أيه سوق معينه اذا كان من شأنه إحداث

أ- رفع أو خفض أو تثبيت أسعار البيع أو الشراء للمنتجات كل التعامل

ب- إقتسام أسواق المنتجات أو تخصيصها على أساس من المناطق الجغرافيه أو مراكز التوزيع أو نوعيه العملاء او السلع أو المؤسم أو الفترات الزمنية.

تابع / إحتكار الصناعة وصناعة الإحتكار

بقية المنشور فى الصفحة السابقة

ربان / فاروق عبد المنعم الصايغ

ج- التنسيق فيما يتعلق بالتقدم أو الأمتناع عن الدخول فى المناقصات والمزايدات والممارسات وسائر عروض التوريد

د- تعتبر عمليات التصنيع أو التوزيع أو التسويق أو الحد من توزيع الخدمات أو نوعها أو حجمها أو وضع شروط أو قيود على توفيرها

* **الثانى** اللائحة التنفيذية للقانون 3 لسنة 2005 قرار رئيس مجلس الوزراء رقم 1316لسنة 2005 (45 مادة) الصادر فى 16 أغسطس 2005 والمنشور بالجريدة الرسمية العدد 32 مكرر فى 17 أغسطس 2005

* **الثالث** قرار رئيس مجلس الوزراء رقم 1342 لسنة 2005 بشأن تشكيل مجلس إداره جهاز حماية المنافسة ومنع الممارسات الإحتكارية الصادر فى 20 أغسطس 2005 والمنشور فى الجريدة الرسمية العدد 192 فى 24 أغسطس 2005 كما أصدر مجلس الشعب قانون حماية المستهلك فى يونيو 2006 وصدرت لائحته التنفيذية فى 30 نوفمبر 2006

• الإفلات من قبضة الإحتكار..كيف ؟

* ان اجراءات مكافحة الإحتكار ليست أداره لحماية المستهلك فقط وانما أداة لتحقيق المنافسة العادلة وتحقيق مصالح الأطراف المختلفة من المستهلكين والمنتجين ومكافحة الإحتكار لا تكمن فى غياب القوانين والضوابط لانها موجودة فعلا لكنها تكمن فى إختراق هذه القوانين وتلك الضوابط وتجاوزها

* ومن البديهى أن مكافحة الإحتكار لابد أن تنطلق من إنهاء الأسباب المتنوعة التى أدت وتؤدى الى ظهور ظاهرة الإحتكار ومن الضرورى الإشاره إلى أن مكافحة فعالة للإحتكار تتطلب قبل كل شئ :

* أن يكون هناك إقرار بوجودة

* أن يكون هناك توافق عام بين الحكومة والمعارضه والشعب على أهمية مكافحته بكافة مستوياته

* أن يكون هناك إقتناع بضرورتة لصالح التطوير الإقتصادى والإجتماعى فى مصر

* أن تكون هناك مضاعفة للعقوبات القانونية لزيادة الرواد ع التى تجعل من يتجه للإنحدار نحو الإحتكار يفكر ألف مرة قبل الأقدام عليه.

* أن يكون هناك دور للإعلام الإقتصادى فى التوعية ورفع ثقافة المواطنين والإعلان عن وفضح التجار غير المتجاوبين

* أن يكون هناك تاكيد على تطبيق قانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الإحتكارية بشكل حازم

* أن يكون هناك دور لمنظمات رجال الأعمال وفى مقدمتها إتحاد الغرف التجارية وإتحاد الصناعات

*ان يكون هناك مساندة جماهيرية (مستهلكين ومنتجين) لإخطار وإبلاغ السلطات المختصه (جهاز حماية المستهلك) بأى ممارسات احتكارية

*ان يكون هناك توجه نحو تشجيع الصناعات الصغيره والمتوسطه لانها تساهم بشكل كبير فى زيادة الاقتصاد القومى حيث أنها مغذية ومكملة للصناعات الكبيرة كما تلعب دوراً حيوياً فى التطور الصناعى للدول الصناعية المتقدمة وكذلك الدول حديثة التصنيع وأصبحت تمثل ركنا أساسيا من أركان إقتصادياتها ففى اليابان تشكل 99% من إجمالى المنشات الصناعية فيها وفى أسبانيا 91% وفى إنجلترا 70% وتبلغ مساهمتها فى الناتج المحلى الاجمالى للولايات المتحدة الأمريكية مايزيد على 35% ويقول دكتور إبراهيم أحمد إبراهيم (مجله الأهرام) الإقتصادى 19 أبريل 999 فى رحلة الإنطلاق يتعزز الإقتصاد القومى دوما بالمشروعات الصغيرة والمتوسطة سواء فى الصناعة أو الزراعة او الخدمات وهى فى أمس الحاجة إلى دفعة جديدة وقويه لأهميتها فى تحقيق إنتاج كبير وتوفير المزيد من فرص العمل وهى مشروعات مكمله ومساعده للمشروعات الكبيرة الضخمه ولها أهميتها فى توفير الكوادر الفنيه كما انها تنفى الاحتكار

* أن يكون هناك قيود على إستفادة مجموعه من الشركات أو الأفراد من الهيمنة والمحسوبية الحكومية التى غالبا ما تكون داعمة ومدعاة للأحتكار والشركات والأفراد الذين لا يتمتعون بهذه الميزه غير العادله مضطرون للخروج من النشاط ويتوقف السوق من الاداء بصوره تنافسيه فضلا عن الأضرار بمصالح المستهلكين

* أن يكون هناك شفافية وافصاح ومساءله لان غياب هذه العوامل عاملا رئيسياً فى إنتشار ظاهره الإحتكار. إن الأصل فى التشريعات التجارية هو حرية المنافسة وحرية التجارة والحرية المقصودة هى المنافسة الحرة وفقاً لقانون العرض والطلب الذى يسمح بتحقيق وفرة من السلع المختلفة تتناسب مع حجم الطلب على هذه السلع مما يتطلب إقامة سياج من الحماية حول السوق المحلى ضد المنافسة الإحتكارية وحتى يظل المستهلك هو سيد السوق فهل آن الآوان لنعتبر ذلك - لأهميته - مشروعاً قومياً !!

الأستاذ / محمد صابر

محرر بمجلة إنترناشيونال

ممالا شك فيه أن المظاهر الإحتكاريه لبعض الصناعات والمنتجات والسلع وغيرها إن لم يكن معظمها أصبح سائداً وملموس بل وشكل صنعه لكل من لعبت له الأقدار أن يقتحم هذه السوق المترامية الأطراف ومتعددة الأغوار والتى يصبح منافسوها قلة وكلاً يلعب فى ملعبه وهو مطمئن البال أنه سيحرز أجمل الأهداف وسيتألق طول المباراة لأنة بمثابة المسيطر على الصناعة والسلع وعلى السوق بمجمله فهو يمتلك القوه الإحتكاريه التى تؤهله لأستخدام التاريخ عبداً وجاريه مثلما يشاء وبالدراهم تنمط تحت أعبائة قوافل القوه ، ويبدأ الخوف الذى ينتاب الدول من سيطرة شركة واحدة وإحتكارها بعض الصناعات والمنتجات مما يدعونا أن نكون مجرد أتباع لا حول لنا ولا قوه مما يؤدى إلى أحتكار العلم والتكنولوجيا والثقافات والصناعات .....الخ

وإنحسار الرخاء المادى والمعنوى وإنتفاء الخصوصية ويصبح السوق العصرى (لاسيما المصرى) بشكل منعطفاً خطيراً ويجابه مالايسبق له العهد بالمثول والتوافق معه من قبل وسيؤثر هذا على الأقتصاد المصرى حتى يؤدى به إلى الأنهيار .

مفهوم الإحتكار : - أصل الإحتكار من الحكرة بمعنى الجمع والإمساك والإحتكار بشكل عام هو حبس الشئ عن العرض وقت الرخص ، وبيعة وقت الغلاء وعند إشتداد الحاجة إلية ومن ضمن الأمثلة لذلك شراء السلع وجمعها من الأسواق وقت قلتها لبيعها طلباً للربح فهو نقل وخزن وتربص ومنع ، والعرض عند الطلب ورفع السعر ونعتبره أيضاً مزايا للشركات ولأصحاب رؤس الأموال وأضرار للمستهلك .

والإحتكار بكافة أشكاله وصوره لايعتبر وليدة اليوم أو الأمس بل تلمسه البشرية فى كل زمان ومكان والأحتكار له أنواعاً كثيرة أشدها تأثيراً على المواطن هو أحتكار القوت اليومى له وقد قال صلى الله عليه وسلم عما رواه الفراح عن الصادق (الجالب مرزوق والمحتكر ملعون) وقال (لايحتكر إلاخاطئ)

من هو المحتكر :- المحتكر هو من يستطيع :-

1 - التحكم فى السعر زيادة أو تخفيضاً

2 - سياسة تميز الأسعار Price Discrimination

3 - التقييد أو التأثير على حرية الدخول والخروج من وإلى السوق ، سواء أكان منتجاً أم مضارباً أم حتى من أصحاب السلطة

خضوع الإحتكار :-

يخضع الأحتكار لإعتبارات عده منها :- تطور العلاقات الإقتصادية

التطور التكنولوچى - حقوق الملكيه الفكرية - براءات الأختراع وغيرها وتعتبر مقاومة الإحتكار من الآثار السلبية لكل حالة من هذة الحالات

الإحتكار وتأثيراته الإقتصادية :-

تعد مظاهر الإحتكارالتى تشكل خللاً فى المجتمع وذلك بسيطرة رأس المال وتحكمه (فرد - شركة - حكومة - ......الخ) على المناخ العام للصناعات وكافة المنتجات والسلع مع دعم الحكومة لمجموعة صغيرة من الرأسماليين وعدم تحقيق العدالة فى توزيع الثروة وتسخيرها لخدمة الصالح العام فغمرت الرأسمالية أيه قوانين أخرى وذلك لتحقيق أكبر قدر ممكن من الربح وسيتأثر النظام الإجتماعى من جراء النظام الأشتراكى والرأسمالى وسيكون عاملاً مساعداً فى أستلابه ونزوعه إلى العنف وفقدان الثقة فى تحقيق العدالة الأجتماعية

وستولد بعدها شئ من الكراهية والحقد بين الأفراد وبعدها تفكك المجتمع والأحتكار كسلوك (أجتماعى - فردى مؤسسى) منحرف يرتب العديد من الأمراض الأقتصادية والإجتماعية ولهذه الأسباب وغيرها يفضى لمحاربة الأحتكار ومحاربة رأس المال فى السيطرة وذلك لمصلحة الغالبية

إحتكار الصناعات :-

يعدأحتكار الصناعات أمراً من الأموار التى يجب أن نرصدها ونتتبعها فى المقام الأول لاسيما إنها تؤثر تأثيراً سلبياً على الأقتصاد المصرى من جراء هرولة رؤس الأموال لأحتكار أحدى الصناعات وفى مصر خاصة مجموعة من المحتكرين الذين يبحثون وبمهارة عما يحتاجه الناس ويقومون برفع سعره ، دون أى أعتبار لفقر الشعب أو تصعيب الحياه عليهم ويعد حديد التسليح والأسمنت على قائمة الصناعات المحتكرة فضلاً على كثير من الصناعات مثل الدواء ومحتكريه والذى أطلق عليهم (مافيا الدواء) وأماعن حديد التسليح ففى ظل قانون المنافسة ومنع الأحتكار الذى خرج فى مجلس الشعب والذى تعطل أقراره غير أن الكثير من الشواهد تؤكد أن القرار ليس كافياً للقضاء على أحتكار الحديد فى مصر وذلك للأرتفاعات المستمره مما أدى إلى ثوره عارمة اعقبها هبوط سعر الحديد وترجع القصة منذ عام 1999 عند شراء شركة العز لحديد التسليح نسبة 9,9% من شركة حديد الدخيلة ثم أعقبها بزيادهالنسبه لـ27,9% ليصبح بعدها رئيس مجلس الإداره فى عام 2000 حتى وصلت نسبة إحتكاره أكثر من ستين فى المائة من أنتاج الحديد فى مصر ومع عام 2003 بدأت موجة الأرتفاع التى أشرنا إليها مما أدى إلى إرباك قطاع المقاولات حيث أن قطاع العقارات يمثل (10%) من تكلفة المنشآت السكنية و 15% تكلفة مشروعات البنية الأساسية

تابع / إحتكار الصناعة وصناعة الإحتكار

بقية المنشور فى الصفحة السابقة الأستاذ / محمد صابر

وأما عن الأسمنت فهو لم يكن أحسن حالاً من الحديد فسعره يرتفع من لحظة لأخرى وهذه نتيجة طبيعية لسيطرة الأجانب على 80% من السوق المحلى ويجب أن تكون لنا وقفة جاده لمحاربة (مافيا الدواء) ومراقبة المواد الصيدلانية المستوردة من الخارج والمتداولة فى السوق وممارسة العاملين فى سوق الأدوية من خلال اغراق السوق بدواء معين أو ماركة معينة على حساب صحة المواطن ويجب إرغامهم على أستيراد الأدوية المفقودة والتى تعتبر أمراضاً مزمنة وحتى لا يقتصر نشاطهم على أستيراد الأدوية التى فيها هامش ربح كبير يعود عليهم .

موقف وزارة الصناعة والتجارة :-

تبرر وزارة الصناعة والتجارة موقفها فى ظاهرة أرتفاع الأسعار من جراء الأحتكار بأن هذه ظاهرة عالمية أمتداد أثارها لتشمل دولاً عدة أختلفت فيها مستويات التاثير و التاثر تبعاً لقوة هذة البلدان الشرائية وتعزيز حرية الأسواق مؤكدة أن الحكومة لم تال جهداً لفتح المجال للمنافسة

قانون منع الإحتكار :-

فى ظل ما أوردنا من مشاكل جمة تصب كلها من جراء الإحتكار وتوابعه نتمنى أن يخلق قانون جديد كامل ومتكامل يمنع الأحتكار وسيصبح حماية لأفراد الدول سواء كانو منتجين أومستوردين أو مستهلكين وسنشعر بعدها بالمتغيرات لأن قانون منع الإحتكار من النواحى السياسية الأقتصادية والأجتماعية هو تحقيق التوازن لصالح المستهلك مع تطبيق نظام السوق الحر وكذلك تجنيب المجتمع ظاهرة الجشع التجارى والتى تعد وللأسف من أكبر وأكثر الظواهر السلبية التى تعانى منها المجتمعات وتفعيل قانون منع الأحتكار كقانون أقتصادى ثلاثى الأبعاد يقصد من خلاله كل من الدولة والمستهلك والتاجر

نقاط يجب مراعاتها :- 1- إعداد الأبحاث والدراسات حول حماية حقوق المواطنين والمستهلكين من كل صور الإحتكار

2 - رصد كافة صور المظاهر الأحتكارية ومجابهتها والتصدى إليها

3 - إقامة ندوات للتوعيه بحقوق المواطنين

4 - يجب أن يتم إجراءات رادعة وصارمة لضبط الأسواق من الغزو الإحتكارى والتشدد بالعقوبات

وآخيراً :-

يجب أن نتصدى بكل السبل القانونية لكافة أشكال الأحتكار والأستغلال من قبل الشركات والمستثمرين واصحاب رؤس الأموال وخاصة التى تحتكر خدمات أساسية لايمكن للناس الأستغناء عنها مثل الكهرباء والغاز والمياه والأتصالات والمواصلات وغيرها والتفاعل فى مواجهة مثل هذه الإحتكارات وسيطرة أفكار العولمة وسيطرة رأس المال وتفعيل دور المثقفين فى توعية المجتمع وحشد الهمم.

قناة السويس تحطم جميع الأرقام القياسية

84 سفينة 18.219 مليون دولار ، 3.270 مليون طن بضائع

حطمت هيئة قناة السويس الأربعاء 2007/9/19 جميع الأرقام القياسية السابقة من حيث عدد السفن العابرة وإجمالى الحمولات والعائدات اليومية للقناة بتسجيلها 84 سفينة فى ذلك اليوم بإجمالى بضائع 3.270 مليون طن وعائدات بلغت 18.219مليون دولار تعادل 103 مليون جنيه مصرى ، عبرت من الشمال 35 سفينة بإجمالى حمولات 1.31 مليون طن و 49 سفينة من الجنوب بإجمالى حمولات 1.96 مليون طن .

الفريق / أحمد فاضل

ويرجع هذا إلى السياسات المرنه التى تتبعها إدارة هيئة قناة السويس برئاسة الفريق/ أحمد على فاضل ، وأعمال التطوير المستمرة لجذب التجارة العالمية والتخفيضات الممنوحة للسفن العابرة كناقلات الغاز والسفن السياحية وسفن الخطوط الطويلة . هذا بالإضافة إلى الأسباب الخارجية التى تتمثل فى إرتفاع معدلات النمو فى الصين ودول شرق آسيا وإرتفاع أسعار البترول وزيادة الطلب على تأجير الأسطول التجارى العالمى .

* أقامت هيئة قناة السويس إحتفالها بمناسبة الذكرى الحادية والخمسين لإنتصار الإدارة المصرية على مؤامرة الإنسحاب الجماعى للمرشدين والعاملين الأجانب ، وقد صرح الفريق أحمد فاضل رئيس الهيئة بتوقعه تحقيق القناة إيراداد تصل إلى 4 مليارات و250 مليون دولار بنهاية العام الحالى خاصة وأن الأجهزة المختصة بالهيئة أنتهت من إنجاز 82% من مشروع الوصول بغاطس القناة من 62 قدماً إلى عمق 66 قدماً، ومن المتوقع الأنتهاء من هذه المرحلة العام المقبل. حيث بلغت إيرادات قناة السويس خلال شهر أغسطس الماضى 403 ملايين دولار مقابل 334.2 مليون دولار خلال نفس الشهر عام 2006 وذلك بزيادة قدرها 68.8 مليون دولار، وقد تحققت هذه الإيرادات نتيجة عبور 1581 سفينة بلغت حمولتها الصافية 72.8 مليون طن مقابل 10057 سفينة عبرت القناة فى أغسطس 2006 بلغت حمولتها الصافية 63.1 مليون طن.

هيئة ميناء بورسعيد

محطات للوقود و الزيوت و السوائل بميناء شرق بورسعيد

قامت هيئه ميناء بورسعيد يوم الأربعاء الحادي عشر من يوليو بتوقيع عقد استشارات مع شركة استشاريه يرأسها رئيس هيئه ميناء سنغافوره السابق و تضم في تكوينها مدير ميناء سنغافوره السابق و رئيس التخطيط لمدينة سنغافوره السابق . الغرض من العقد هو توفير كراسة شروط و مواصفات للطرح العام لرصيف بترول متخصص ومحطات تخزين سوائل بشمال ميناء شرق بورسعيد تمهيدا لإستغلال تلك المنطقه من الميناء حيث أن الموقف البترولي في المنطقه و موقع الميناء و مستقبل شده إحتياج المنطقه إلى سعات تخزينيه للسوائل عموما بما في ذلك زيوت الطعام و وقود السفن و وقود الطائرات ... كل ذلك ادى إلى تقدم 6 شركات عالميه بطلبات إلى هيئه الميناء لإنشاء مستودعات تخزين و رصيف تداول السوائل بشرق بورسعيد . و تقوم هيئه الميناء حاليا بالتنسيق مع هيئه قناة السويس بمراجعة الرسومات التصميميه لمحطة التموين بالوقود الأولى بالميناء و هي التي تديرها شركة مشرق التي نجحت أن تسبق الجميع في التنبؤ بأهمية هذا الموقع و حصلت على ترخيص التشغيل و التموين و تستعد حاليا لأعمال التكريك و بناء الرصيف والصهاريج ... و تامل هيئه الميناء أن تعمل هذه المحطه كأحد عوامل جذب السفن العملاقه و خاصه سفن الحاويات لتزويدها بإحتياجاتها من الوقود أثناء عبورها القناه في طريقها إلى أوروبا بما سيوفر لهذه السفن الكثير من التكاليف

المهندس/ محمد منصور
وزير النقل

اللواء/ شرين حسن
رئيس هيئة ميناء بورسعيد

بورصة عالمية لمحطات تموين السفن بشرق بور سعيد

تقرير إقامة أول بورصة عالمية بالشرق الأوسط لمحطات تموين السفن بالوقود وتداول الزيوت بأنواعها بمنطقة شرق بور سعيد بعد أن تقدمت سبع شركات عالمية لإقامة هذه المحطات شمال ميناء شرق بور سعيد وصرح اللواء شرين حسن محمود رئيس هيئة موانئ بورسعيد بأنه تم التعاقد مع بيت خبرة من سنغافورة لإعداد المخطط العام لإقامة هذه المحطات من حيث الموقع المناسب لها وأسلوب التعاقد معها باعتباره مجالا جديدا تدخله مصر بعد تهافت العالم لاستغلال انسب موقع لهذه المحطات بمنطقة شرق بور سعيد وسيتم التعاقد مع الشركات المتقدمة بعد إقرار المخطط العام والمنتظر تسلمه قبل نهاية العام الحالي تقطع مصر بعده خطوة كبيرة في تعظيم دور منطقة شرق بور سعيد واستغلالها الاستغلال الأمثل.
وأضاف رئيس هيئة موانئ بور سعيد أنه سيتم في أوائل أغسطس إعلان اسم بيت الخبرة العالمي الفائز بإعداد المخطط العام لمنطقة شرق بور سعيد من بين سبعة بيوت خبرة تقدمت وتم مناقشة عروضها من قبل اللجنة الفنية الممثل فيها خبراء من وزارة الاستثمار وهيئة التنمية الصناعية وهيئة قناة السويس وهيئة ميناء بور سعيد ويضم المخطط العام للمنطقة الميناء المحوري والمنطقة الحرة التي تقع في ظهيره على مساحة 35 كيلو والمنطقة الصناعية المجاورة له على مساحة 10 ملايين متر تمهيدا لإقامة مجتمع عمراني متكامل الأنشطة الاقتصادية في إطار المشروع القومي المصري لتعمير سيناء.

موانئ بورسعيد رقم 35 عالميا

أصبح ميناء بورسعيد (شرق- غرب) الميناء رقم 35 علي موانئ العالم في تداول الحاويات و كان ترتيب الميناء في عام 2006 رقم 67 بناءا علي إحصائيات عام 2005 و اعلنت هيئة الميناء انها تتوقع الوصول الي المرتبة 40 عام 2007 و لكن باحصائيات عام 2006 ثبتت صحة توقعنا بل وفاقه و اصبحنا الميناء رقم 3 في البحر المتوسط. صرحت قائمة الموانئ العالمية الصادرة في أغسطس 2007 ايضا ان بورسعيد اصبح رقم 3 في البحر المتوسط قبل كل الموانئ المصرية و الفرنسية و العربية و اليونانية و التركية محققة 2.7 مليون حاوية مكافئة في عام 2006م. و الجدير بالذكر ان معدل النمو بميناء بورسعيد نحو 101% اصبح الميناء رقم واحد في العالم من حيث معدل النمو و أن الميناء قفز 32 مرتبة مرة واحدة في العام و بذلك استحقت نجمة الاداء العالمية و اصبح احد اهم الموانئ في البحر المتوسط و الشرق الاوسط.



إنجازات غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر في دورتها الثانية

1 – لقد حرص مجلس إدارة غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر منذ الدورة السابقة وعلى مدار الأربعة أعوام أستمراراً لهذا النهج وهى سياسة الأنتظام فى عقد أجتماع شهرى بمقر الغرفة وذلك تطبيقاً لنص القرار الوزارى رقم 30 للعام 1999 لتدارس ومتابعة كافة المشكلات المطروحة التى تهم أعضاء الجمعية العمومية وفى بعض الأحيان يتم عقد إجتماعات طارئة فى الحالات التى تستدعى ذلك.

2 – الأشتراك بدليل قطاع النقل البحرى والذى يساهم بدور كبير فى دخول مصر كعضو عامل فى منظمة IMO.

3 - الأشتراك بالإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية والذى يتضمن عدد كبير من غرف الملاحة فى معظم الدول العربية الأمر الذى يساهم فى توطيد العلاقات بين مصر والدول العربية الأمر الذى يساهم بصورة كبيرة وفعاله فى تنمية صناعة النقل البحرى وكذلك حضور جميع إجتماعات الإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية بداخل القطر أو خارج القطر فى أى بلد عربى.

4 – شاركت الغرفة فى تعديل العديد من القرارات الوزارية وعلى سبيل المثال وليس الحصر (قرار وزير النقل رقم 394 للعام 2003 ، 321 للعام 2003، 335 للعام 2003 والخاصة بمقابل الخدمات التخزينية بالموانئ المصرية – 394 للعام 2003 والخاص بمقابل الشحن والتفريغ بالموانى المصرية – القرار رقم 520 للعام 2003 والخاص بشروط وضوابط التراخيص بمزاولة الأعمال المرتبطة بالنقل البحرى – تحديد مقابل الأنتفاع بوحدات القطر فى الموانى المصرية).



الأستاذ/ سعيد أحمد على
رئيس مجلس إدارة الغرفة

5 – المشاركة فى المؤتمر الموسع الثانى للأتحادات العربية النوعية والذى إقيم لتنمية الأسطول التجارى البحرى المصرى.

6 – إستضاف السيد الأستاذ/ رئيس مجلس إدارة الغرفة لأعضاء الوفد المصرى للصين والجدير بالذكر بأن هذا الوفد رفيع المستوى كان برئاسة السيد وزير النقل ونخبة من رؤساء الهيئات ومستشارين من قطاع النقل البحرى ورجال الأعمال المهتمين بصناعة النقل البحرى وذلك لدراسة أمكانية تفعيل التعاون بين مصر والصين فى مجال النقل البحرى وخاصتاً فى مجال محطات الحاويات وقد أشاد وزير النقل بهذه الزيارة ودور الغرفة فى إنجاح الزيارة.

كما قام الوفد الصينى بزيارة مصر وعمل جولة على موانى الجمهورية رافقهم فيها رئيس مجلس إدارة الغرفة الأمر الذى عمل على تسهيل التعامل مع جميع الجهات التى كان من المقرر زيارتها والتى كانت على أعلى مستوى وساهمت فى تدعيم التعاون فى مجال النقل البحرى بين مصر والصين.

7 – نجحت غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر بإستصدار قرار من وزارة النقل – قطاع النقل البحرى بإعفاء فئات مقاولى الأشغال البحرية وتموين السفن والتوريدات البحرية من الحصول على شهادات الأيزو (OHSAS 18001 - ISO 9001 2000) وكانت هذه سابقة لغرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر وكذلك قامت الغرفة بدعم 80% من تكلفة شهادة الايزو للتوكيلات الملاحية والشركات أعضاء الجمعية العمومية التى ألزمهم قرار وزير النقل بالحصول على هذه الشهادات وذلك بالتعاون مع مركز تحديث الصناعات والذى قامت الغرفة بعمل العديد من اللقاءات معه ودعوة أكبر عدد من الشركات للتعريف بكيفية الحصول على هذه الشهادات ومدى الأستفادة التى ستعود عليهم بعد الحصول عليها.

8 – نظمت غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر ندوة برعاية السيد اللواء/ هشام عمر السرساوى رئيس الهيئة العامة لموانى البحر الأحمر وبرئاسة الأستاذ/ سعيد أحمد على رئيس مجلس إدارة الغرفة بقاعة المؤتمرات بالهيئة وذلك لعرض مراحل تطوير موانى البحر الأحمر ومن أهمها تطبيق نظام الإدارة الإلكترونية بميناء الأدبية كبداية ويليها تباعاً موانى البحر الأحمر أسوتاً بما هو معمول به بمينائى الإسكندرية ودمياط حيث يبدأ التشغيل التجريبى للميناء خلال الشهر القادم وقد شرف الندوة بالحضور



المهندس
محمد منصور
وزير النقل



اللواء بحرى
مختار عمار
رئيس قطاع النقل البحرى

اللواء بحرى هشام السرساوى
رئيس الهيئة العامة
لموانى البحر الأحمر

مجموعة من كبار قيادات هيئة موانى البحر الأحمر بجانب أعضاء الجمعية العمومية للغرفة من شركات الملاحة والتوكيلات الملاحية ومستودعات التخزين العاملة فى ميناء الأدبية وقد تم الشرح التفصيلى والتوضيحى لمراحل التطوير من قبل الشركة المنفذة للمشروع (شركة الحلول المتكاملة).

وبناء على ذلك بدأت غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر تنظيم دورات تدريبية لكل من التوكيلات والشركات العاملة فى ميناء الأدبية خلال الفترة من 21:23 مايو 2007 وذلك لتعريف عن كيفية التعامل مع النظام الإلكترونى بالميناء بشكل واقعى مما يمنح الفرصة للشركات لإبداء أى ملاحظات عند التطبيق العملى وتجنباً لحدوث أى مشاكل أو معوقات قد تعترض سير العمل.

9 – وقد إستمرت الغرفة فى إرسال جميع المكاتبات التى تصدر من قطاع النقل البحرى أو الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية أو هيئة موانى البحر الأحمر إلى أعضاء الجمعية العمومية كل فى مجالة.

وبهذه المناسبة يتقدم رئيس وأعضاء مجلس إدارة الغرفة بالشكر والعرفان للسيد المهندس/ محمد منصور وزير النقل واللواء بحرى/ مختار عبد الواحد عمار رئيس قطاع النقل البحرى واللواء بحرى/ هشام السرساوى رئيس الهيئة العامة لموانى البحر الأحمر لتعاونهم الفعال وفتح الحوار المستمر والجاد دائماً مع الغرفة لتحقيق الصالح العام فى مجال صناعة النقل البحرى.

*****



MRCC المؤتمر البحرى الدولى العاشر
(ماردكون 10)



النقل بالحاويات
(نظرة مستقبلية)

تحت رعاية معالى وزير النقل

المهندس / محمد منصور



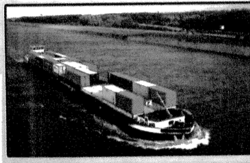
ينظمه: مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى

بالإشتراك مع: الأكاديمية العربية والتكنولوجيا والنقل البحرى

جامعة أرسطوطاليس - سالونيك - اليونان

هيئة ميناء هامبورج

هيئة ميناء سالونيك - اليونان





بفندق ستيلا دى مارى - العين السخنة (4-5 نوفمبر 2007)

eldeehy@Yahoo.com

نشأت الديهى يكتب

عاش الحزب الوطنى .. عاشت الحكومة
(الإعتراف بالحق فضيلة)

الإعتراف "فضيلة" وليس شرطاً أن يكون الإعتراف بالحق هو الفضيلة فالإعتراف قد يكون بالباطل ورغم ذلك فهو فضيلة من الفضائل فيما مضى كنا على قناعة بأن الإعتراف بالحق فضيلة أما الآن فنحن على يقين أن الإعتراف فى حد ذاته صار فضيلة ولا يشترط أن تكون مادة الإعتراف حقاً .

فالإعتراف بالحق أصبح رذيلة من الرذائل قد تؤدى بصاحبها فى جهنم الدنيا والعياذ بالله، لذلك لا يعيب المرء أن يعترف بخطأه أو خطاياه طبقاً لما تقدم .

ومن هنا ووفقاً لما سبق فأنا أعترف أننى كنت ومازالت مخطئاً، لقد أخطأت فى حق نفسى قبل أن أخطأ فى حق الأخرين!!

أننى صرت على قناعة تامة بأن جميع تحليلاتى وأرائى ورؤاى السياسية يشوبها العديد من الشوائب ، حيث كانت تتسم بالسوداوية المفرطة وبها رائحة حقد دفين على إنجازات مرحلة ثرية فى تاريخ مصر ! الآن أعلن أننى أعيش حالة "توبة" شاملة على جميع المستويات أننى سأبدأ مرحلة الإعتراف ! سوف أعترف لكننى لن أعترف بحق ولكننى سأعترف بباطل درءاً للمشاكل والأزمات.

فطالما وصل بنا الحال إلى هذا الحال فأنه من المحال أن نستمر على ما نحن فيه ، أو إعترافاتى بأخطاء وقعت فيها هى هجومى على الحزب الوطنى الديمقراطى فى يوم من الأيام أننى أعلن عن ندمى وتوبتى على أخطائى فى حق هذا الحزب وقيادته العظيمة، أننى أتراجع من هنا وعلى صفحات هذه المطبوعة عن كل أرائى فى القيادات المحترمة صفوت الشريف وكمال الشاذلى وزكريا عزمى وعلى الدين هلال ومحمد كمال وأحمد عز ومحمد دكرورى وحسين مجاور وعبد الأحد جمال الدين هذه الأسماء وهذه الشخصيات التى تصل الليل بالنهار من أجلى ومن أجلك عزيزى القارئ ، أن صفوت الشريف أفنى حياته وشبابه فى خدمة الوطن فلماذا الهجوم عليه من أعداء الوطن أمثالى ؟؟ وكمال الشاذلى كان ومازال وسيظل رمزاً للكفاح والعمل الدائم لمصلحة الجميع فلماذا الهجوم والتلسين عليه من الجهلاء أمثالى ؟؟ وأحمد عز رجل الصناعة الأول فى مصر والذى يتحمل فوق طاقته - بل فوق طاقة البشر حتى يصل الحديد إلى كل شبر فى مصر بالسعر العادل وأحياناً يتحمل عز مبالغ طائلة من جيبه الخاص حتى لا يثقل كاهل الشعب بإرتفاعات الأسعار العالمية . لماذا أذاً يتم الهجوم الدائم عليه من قصيرى النظر أمثالى؟ والمستشار محمد دكرورى الذى أفنى حياته فى خدمة القانون والدستور والتشريع لمصلحة الوطن حاضره ومستقبلة فلماذا تم الهجوم عليه من بعض الصحف الصفراء عديمة الهوية ومن كتاب عديمى الدم من أمثالى طبعاً؟ وزكريا عزمى الرجل الذى يقف دائماً مع الحق والحقيقة حتى ولو كان ضد أقرب أصدقاؤه ممدوح إسماعيل وغيره كثيرين لماذا تم وضعه فى إطار نقدى ممقوت من بعض الغوغانية من أمثالى ؟؟ والدكتور أحمد فتحى سرور رئيس مجلس الشعب المصرى والعربى والعالمى والمتوسطى والأفريقى ... أنه سجل إسمه بأحرف من نور ونقش صورته فى قلب كل مصرى أليس هو الذى أشرف وأخرج كل القوانين والتعديلات الدستورية التى نقلت مصر إلى مصاف الدول الديمقراطية الراقية والمحترمة لماذا أذا الهجوم على الرجل بحجة سلق القوانين أو الإنبطاح ... لماذا الهجوم على الرجل الذى ساهم ومازال وسيظل يساهم فى بناء مصر من الناحية التشريعية والدستورية أنه بالذات أحمد فتحى سرور يجب أن يصنع له تمثالاً فى كل ميدان إن أجره عند الله هو القادر على مكافأته يوم الحساب !!

أما أعضاء الحكومة د/ يوسف بطرس غالى الرجل الذى أصلح الإقتصاد المصرى ووضع مصر على خريطة الصادرات الدولية والسيد عثمان محمد عثمان خير من يصنع تقارير إقتصادية تؤكد أن الإقتصاد المصرى من أحسن إقتصادات العالم والوزير النابغة المعجزة محمود محى الدين الذى خدم مصر بإخلاص وتفانى وساعدها على التخلص من عمر أفندى وبنك القاهرة وبنك الإسكندرية ومازال يبذل قصارى جهده للتخلص من بقية المشروعات القائمة التى تعوق عمليات التنمية أنه ساعد مصر وخدم المصريين فى جذب مليارات ومليارات الدولارات للإستثمار فى أرض مصر وفتح فرص عمل للعاطلين لكن يا فرحة ما تمت ...

واحد إسمه إبراهيم عيسى تسبب فى إيقاف مسيرة النهضة وتسبب بجهله وغبائه ورعونته وتطفيش الإستثمارات الأجنبية من مصر نتيجة كتاباته فى جريدته الصفراء التى لا يسمع عنها أحد !!

لقد ساهم المدعو عيسى فى زيادة معدلات الفقر والبطالة وإنكماش السوق ونقص السيولة المالية وساهم كذلك فى إرتفاع معدلات التضخم وجعل الإقتصاد المصرى يدخل دوامة الكساد العظيم ولا يعلم إلا الله متى سنخرج منه سالمين . إن الحزب الوطنى والحكومة بل والحكومات المتتابعة على مدار ربع قرن من الزمان لا هم لها ألا إسعاد المواطنين والآن وبعد كل هذه الخدمات الجليلة التى قدمها الحزب الوطنى للشعب المصرى . وبعد كل هذه الإنجازات العملاقة والتى صعدت بمصر إلى مصاف الدول العالمية فى جميع المجالات السياسية والإقتصادية والإجتماعية.

يقوم البعض بالهجوم على الحزب وقياداته المحزن والمؤسف أننى شاركت هؤلاء فى موضة وموجة الهجوم المستمر على الحزب والحكومة والآن وبعد أحكام السجن على أربعة من رؤساء التحرير أعلن عن توبتى وندمى عن أخطائى السابقة ومستعد للتوجه لمكتب صفوت الشريف لكى أستغفر الله أمامه عما بدر منى فى حق هذا الصرح العظيم بشهادة جموع الشعب

فيما يبدو

* عندما قرأت ما قاله القاضى الذى حكم بالسجن والغرامة على وائل الأبراشى وعادل حموده وإبراهيم عيسى وعبد الحليم قنديل قررت أن أنضم إلى الحزب الوطنى حتى أحظى بالحصانة لقد دافع القاضى عن الحزب وعن سياساته وعن قياداته بطريقه مثيره ومفزعة .. لقد أحسست بالإحباط واليأس تماماً .

* أ/ محمد على إبراهيم رئيس تحرير الجمهورية يشن حرب قذرة ضد الأخوان المسلمين بلا ضوابط أخلاقية ، إنه يسير فى طريق التحريض.. تحريض السلطة التى لا تحتاج أصلاً إلى تحريض.

* مرسى عطا الله رئيس مجلس إدارة الأهرام صنع توازناً بكتاباته الرصينة والموضوعية ليعوض قراء الأهرام عن كتابات أسامة سرايا الذى يسير فى طريق بلا ملامح ولا لون ولا رائحة .

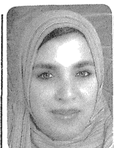
* ممتاز القط يثبت كلما كتب أن السلف خير من الخلف حتى فى النفاق والتحريض والتلميع..الورنيش.

* إنتخابات الحزب الوطنى التى جرت مؤخراً ورغم عدم أهميتها من الناحية العملية ورغم وضعها الإستعراضى الا أنها أسفرت عن الإطاحة بالعديد ممن كانوا يظنون أنفسهم قيادات وكوادر ، هذا رغم أن البدائل التى أفرزتها الإنتخابات ليست فى مجملها أفضل ممن أطيح بهم فالقماشة واحدة والثقافة واحدة.

* الجميع ينتظر ما يسفر عنه المؤتمر العام للحزب الوطنى القادم على أحر من الجمر ترى لماذا؟ وهل حقاً هؤلاء المنتظرون على حق؟



العقل الباطن ودوره فى تشكيل النجاح والجمال والسعادة



بقلم/ وسام غنيم

- كيفية إستخدام العقل - الإستفادة من المخزون فى العقل الباطن
- تكوين الإيجابيات ونزع السلبيات للشعور بالسعادة
- إن العقل مفتاح السعادة للإنسان الذى يعرف قيمة التفكير فكل إنسان يستطيع أن يصبح إنساناً سعيداً ومن هنا يجب علينا القول بأن السعادة والعقل إلى عدة أقسام أساسية:

أولا : استخدام العقل:

يقول العلماء أن الإنسان العادى لا يستخدم أكثر من 4% من طاقة عقله والعباقرة هم الذين يستخدمون 15 % من طاقة العقل كما أوضحت دار الوطن الكويتية بموقع Alshoooa

تقسيم العقل

أ- العقل الشعورى : هو الذى يتلقى المعلومات من قنوات الاستقبال السمع – البصر – اللمس – الشم – الفؤاد

ب- العقل اللاشعورى : وهنا نتحدث عن ثلاثة أمور:

– يذلل المهام الرئيسية مثل التنفس

– تخزين وأرشفة ما يحصل للأنسان فى حياته حيث يقال أنه لا ينسى وله طاقة إستيعابية لا حد لها وهذه عند الناس الأسوياء وإنما الإختلاف فى إستخراج المعلومة أى فى عملية التذكرة إنما يتذكر أولوا الألباب"

– أثبت العلماء أن العقل اللاشعورى بدون صوتيات لا ندركها

الإستفادة من المخزون فى العقل الباطن فى البناء والتغيير

حقيقة: على قدر وطبيعة المخزون فى اللاشعور تتكون التصرفات فإن كان المخزون الأكثر هو إيجابيا فستكون التصرفات إيجابية والعكس كذلك ومن ثم فمن واجب العملية التربوية زيادة عناصر الخبرة فى الأبناء حتى تكون تصرفاتهم إيجابية وهو ما يحثنا عليه الإسلام.

حقائق فى زراعة الإيجابية: إن الإيجابية ثورة فى النفس والأسرة والمؤسسة والمجتمع كله، فالإيجابية الثورية هى التفكير الإيجابى والتفاؤل من المستقبل وهى بداية النجاح، والتغلب على ترسخات الماضى، والثورة الإيجابية تبدأ بالنفس قبل الساعد واليد، وتبنى ولا تهدم وحين تقتلع النظرة السلبية سيتخلص الناس من تذمرهم من الواقع وإنكسارهم من ماضيهم ، (ولا تيأسوا من روح الله إلا القوم الكافرون).

وصناعة الإيجابيات فى النفس تنقسم إلى عنصرين أساسين:

– صناعة الإيجابيات عند الآخرين:

الحذر الحذر من تكرار الكلمات السلبية حتى لا تصبح المسلمات عند الآخرين كما لو قلت لأبنك (يا غبى .. يا غبى) فبعد مدة سيستجيب للرسالة وسيتصرف بغباء وكذلك قول الزوج للزوجة (إنك غير جميلة) بعد مدة ستستجيب ولن تتحمل وتتصرف كامرأة غير جميلة فكل الرسائل السلبية تفقد الثقة بالنفس عند الآخرين ولذلك قال رضى الله عنه: ليس من عبارة أضر بالعلم مثل قوة القائل" ما ترك السابق للاحق شيئا" وبالمقابل الممارسات الصحيحة والإيجابية تخلق الروح الفعالة عند الإنسان.

جرب إن تقول لأبنك (جيد أنت قائد أنت شجاع) كرر ذلك وسترى النتيجة ، وقل لزوجتك أنت أجمل أمراه، سبحان الله من جمالك بالخلق والخلق، وسترى جرب أن تضغط على نفسك الشحيحة وتطلق على الآخرين أسماء وصفات تشجعهم . نعم الإهتمام والتشجيع يعمل ما لا تصور.

تكوين الإيجابيات فى العقل الباطن ونزع السلبيات

أ– طرق زراعة الإيجابيات فى النفس:

* التفاؤل: التفاؤل من الإيمان والتشاؤم من الشيطان وإن لم يكن هذا خلقا فتخلق به كما ورد فى الحديث (من يتصبر يصبره الله) والتفاؤل منهج الرسول صلى الله عليه وسلم كما ورد (كان يعجبه إن يسمع "يانجيح" وقول صلى الله عليه وسلم فى قصة الشاه المهداه إليه حين قال لأحد الصحابة رضوان الله عليهم: (أجلبها يا بعيش) وقد قيل فى الزمان الماضى لا تلعن الظلام بل أوقد شمعه

* التحمس: ولزيادة الحماس أعمل على:

1 – إحصاء الإنجازات الطيبة فى كل شهر

2 – أخرج من الحياة إهتمامات جديدة لك

3 – ضع مشاريعك فى دائرة التحدى والمنافسة مع الآخرين

* الحديث عن الناجحين فى الحياة :

1 – كثرة الحديث عن الشيء يجسد فى العقل الباطن وساحة الواقع

2 – أنظر للفشل على أنه محاولة للوصول إلى النجاح

3 – كثرة القراءة والإطلاع على واقع وسير الناجحين كقصة أبن حجر الهيثمى حين أراد الاستمرار فى طلب العلم فى رؤيته لحبل الدلو وتاثيرات فى الحجر،

* إيجاد البيئة الإيجابية :

إن الوسط الذى يعيشه المرء هو الذى يصنع حياته (المرء على دين خليله) فصاحب المتفائلين وأبتعد عن المتشائمين والمحيطين ومن لا يستطيع الإنفكاك عنهم فحاول التأثير فيهم حتى يكونوا إيجابيين

* الإهتمام بالنفس :

فى بداية الأمر تعلم فن النسيان للسلبيات وأبتعد عن معادية النفس إلا فى التقصير فى حقوق الله تعالى ولنطبق فى التوبة الإيجابية بعمل ما هو طيب وترك ما هو خبيث وأبتعد عن تحقيرها لنفسك فى العبارات الدارجة (حظى سيئ) (مستحيل) (لا أعرف) ....

ولا بد من الإهتمام بالنظافة والجمال فى النفس ومتعلقاتها (إن الله جميل يحب الجمال) والبحث عن المخدع الدافئ فى الشتاء والبارد فى الصيف وأكرم نفسك بالرائحة الطيبة.

* تغيير المجال والبيئة: وهذا له أثر كبير على نفسه الإنسان لذلك هو يحتاج بين الحين والآخر تغير فى مكان سريرة أو مكتبة وفى لباسه وفى مفردات حياته اليومية بل وحتى بالسفر إلى بلد آخر للعمرة أو الحج أو أى بلد مسلم فالنفس تكره الرتابة والجمود وتحب الحركة والتعبير وعلى المرء مراعاة ذلك والرجل الذى قتل مائة نفس من بنى إسرائيل كان من لوازم توبته أن يرحل عن أرض السوء التى مارس فيها القتل إلى أرض أخرى يسكنها الصالحون

* مشاركة الناس: وهذا يستلزم بعض الطرق

1 – عدم تجريحهم وإحتقارهم 2 – قبول أعتزاراتهم

3 – مواجهة المشاكل الناشئة من المشاركة المجتمعية بالهدوء والتأنى والمشاورة والصبر وحسن الخلق.

4 – الكرم بالعطاء المادى والمعنوى 5 –المزح لأفراحهم والحزن لا تراحهم

6 – التعود على الإستجابة لأراء الآخرين ما دامت صحيحة

7 – قبول النقد وعدم التأثير به سلباً

* التخطيط للنجاح : يقولون من يفشل فى التخطيط فقد خطط للفشل والتخطيط للنجاح لابد له من عدة أمور منها:

1 – خطط ولو لم تتخذ بالكامل

2 – خطط فى حدود إمكاناتك وقدراتك وأكبر معها

3 – فى التخطيط كن طموحاً ولا تستعجل خطوات النجاح

4 – أترك فراغاً فى برنامجك وخططك وعند ازدحام الأعمال تعلم أن تقول "لا"

5 – لا تجعل الآخرين هم الذين يصنعون أولوياتك وأفرضها أنت بما يحقق نجاحك فى تنفيذ تخطيتك

6 – أحرص على التعرف على السلبيات وكيفية تجاوزها

7 – يقول كعب بن مالك رضى الله عنه للرسول صلى الله عليه وسلم عندما قبلت توبته من السماء (يا رسول الله إن الله إنما نجانى بالصدق وأن من توبتى ألا أحدث إلا صدقا ما بقيت"

السلبيات وكيفية نزعها وتجاوزها

* الإنسان السلبى: هو المتألم من ماضية المتذمر من واقعة المتشائم من مستقبلة الخامل فى حياته البليد فى حركته

* أنماط الناس فى التعامل مع الحادث السيء :

1 – الصنف الأول (السلبى): يضخم الحادث ويعيش فى هم المشكلة ولا يخرج منها

2 – الصنف الثانى (طبيعى): يجعلها من مفردات الحياة الطبيعية يراها بقوله (مره لك ومرة عليك)

3 – الصنف الثالث (الإيجابى) : يحول الحادث السئ إلى طاعة وتحديد العبودية مع الله من خلال فهمه لحديث النبى صلى الله عليه وسلم أعجباً لأمر المؤمن أن أمره كله له خير إن أصابته سراء شكر فكان خيرا له وإن أصابته ضراء صبر خيرا له)

وأخيرا: يجب علينا أن نوضح لأنفسنا مسببات السلبية والعمل على إزالتها بالوسائل الإيجابية

أ – التشاؤم ب – التعالى والغرور الذى يؤدى إلى الإنعزالية

ج – التسويف وتأجيل القرار فالناجحون هم أصحاب القرارات السريعة

د – عدم تحمل المسؤولية هـ – إنعدام القيم و – الحساسية المفرطة والقلق الزائد

ى – الكتمان الذى يؤدى إلى الإنغلاقه والانعزالية

وأخيرا البعد عن رسائل الشيطان التى تحبط الإنسان وتسحب منه بساط السعادة والرضا بالقضاء والقدر.

إنجازات الغرفة ونشاطها خلال الفترة السابقة منذ تم إنتخاب هيئة مكتب الغرفة فى 2003/12/16 وذلك تحت إشراف الهيئة العامة لميناء بورسعيد

ما تم انجازه في الهيكل الإداري للغرفة :-

* تشكيل لجنة وإختيار مقر دائم للغرفة وهو أمام حديقة فريال ببورسعيد – حى الشرق – وتم الإتصال بهيئة ميناء بورسعيد وتسلمت الإدارة الجديدة المستندات الخاصة بالغرفة وتم نقلها للمقر الجديد .
* تم تشكيل كيان إدارى وتصميم قاعدة بيانات جديدة وتصميمات جديدة لأنشطة الغرفة .
* إنشاء لائحة تنفيذية جديدة بخلاف اللائحة السابقة .

أهم ما تم إنجازه لخدمة السادة أعضاء الجمعية العمومية :

* إنشاء موقع لغرفة ملاحة بورسعيد على الإنترنت مدعما ببريد إلكترونى يستخدم فى مراسلات الغرفة مع أعضائها كذلك مع الغرف الأخرى والهيئات والشركات العالمية .
* إستجابة هيئة قناة السويس لإدخال فاتورة الإرشاد للسفن العابرة ضمن فاتورة رسوم العبور وكانت فى السابق بعد مدة تصل إلى شهر ونصف وكان هذا الإجراء يربك الوكلاء الملاحين من الناحية المالية والإدارية ويؤخر تقديم هذه المستندات لملاك السفن .
* موافقة قطاع النقل البحرى على طلب الغرفة بإعتبار تعريفة الوكلاء الملاحين للسفن العابرة لقناة السويس كحد أدنى منعا للمنافسة غير الشريفة بين الوكلاء وحتى تكون التعريفة مقابلا لجودة الخدمات .
* مطالبة هيئة قناة السويس وهيئة ميناء بورسعيد باستخدام تكنولوجيا المعلومات فى التعامل بينها وبين الوكلاء الملاحين .
* إصدار تعريفة جديدة حسب ما تم الإتفاق مع السيد / وزير النقل والسيد / رئيس الوزراء لأجل زيادة دخل النقل البحري، وزيادة الإستثمارا ت في قطاع النقل البحري.
* تم الإتفاق المبدئى مع هيئة فولبريت الدولية من أجل عقد حلقات نقاشية للعاملين فى الشركات والمؤسسات الملاحية التابعة لأعضاء الجمعية العمومية ودراسة إستخدام أحدث الأساليب العملية فى الأداء وإتخاذ القرار ويمنح الدارس شهادة معتمدة من إحدى الجامعات الأمريكية ومعترفا بها من جمهورية مصر العربية .
* الاتفاق مع الهيئة العامة لميناء بورسعيد لعدم فرض أي قيود على العاملين بميناء بورسعيد عند تطبيق منظومة (ISPS).

• هناك جهود مبذولة حالياً مع هيئة قناة السويس لقبول خطاب ضمان ثالث لتسهيل عمل الوكلاء الملاحيين الذين لم ينضموا لخطاب الضمان الأول والثانى .

• الجهود المبذولة لتجنب تداعيات تطبيق القانون رقم1 لسنة 1998 وعدد السفن التي تقوم بالوكالة عنها التوكيلات الملاحية (مصرية وأجنبية) ومازالت المحاولات جارية للتوصل لحل لهذه المشكلة .

• دعوة السيد عبد السلام الحسيني رئيس قطاع الجمارك للاجتماع باعضاء غرفة ملاحة بورسعيد لمناقشة كل ما يتعلق بمشاكل الجمارك وادخال المنافست الكترونيا والذي بدأن اولى خطواته بالفعل مع بدايه شهر مايو 2007 .

• دعوة اللواء شرين حسن محمود (رئيس قطاع النقل البحري) 2005/8/21 لمناقشة اهم قضايا النقل البحري وسبل تطوير موانئ بورسعيد وبالاخص ميناء شرق بورسعيد.

• تنظيم رحلة لشرم الشيخ 2005/8/25 وذلك تنشيطا للسياحة وتضامنا مع اهالي شرم الشيخ الذين تضرروا من الاحداث الارهابية .

• انشاء صندوق للكوارث وذلك عقب غرق العبارة السلام 98 وتقديم تبرعات لاسر الضحايا.

• عقد اجتماع مع مسئولي الضرائب 11 / 2005 بفندق سونستا بورسعيد وذلك لشرح قانون الشيك الجديد وكل الاستفسارات الخاصة بقانون الضرائب الجديد .

• تم الاتفاق بين غرفة ملاحة بورسعيد ومركز تحديث الصناعة لدعم مجموعة من عمليات تطوير وتحديث قطاع النقل البحري لجميع أعضاء الجمعية العمومية بغرفة ملاحة بورسعيد لزيادة قدراتها التنافسية وتحقيق المستويات المطلوبة وذلك من خلال حصول الشركات الأعضاء على شهادة الجودة ISO 9001/2000 إذ تبلغ نسبة مساهمة مركز تحديث الصناعة 85% من إجمالي التكلفة وتتحمل المنشأة ال 15% المتبقية كنسبة مساهمة في التكلفة مع مركز تحديث الصناعة .

كما أن غرفة ملاحة بورسعيد تسعى إلى تنمية الموارد البشرية للتوكيلات الملاحية الأعضاء بالجمعية العمومية بتقديم أنشطة تدريبية وظيفية للعاملين بها بالتعاون مع مركز تحديث الصناعة بهدف توافر جيل من العمالة الماهرة والمتخصصة بمجال النقل البحري والتأثير إيجابا على أداء القطاع الملاحي حتى يتمكن من النفاذ إلى المحلية والقومية والتطلع إلى العالمية .

وقد أتى هذا البروتوكول بثماره حيث :-

1) تقدمت أكثر من 20 شركة أعضاء بالجمعية العمومية بطلبات للحصول على شهادة ISO 9001/2000 وتم الموافقة وجاري تدريب موظفي تلك الشركات للحصول عليها .

2) تم الاتفاق مع الأكاديمية العربية للعلوم البحرية لعقد دورات تدريبية لأعضاء الجمعية العمومية



المهندس
محمد منصور
وزير النقل



اللواء بحرى
مختار عمار
رئيس قطاع النقل البحرى



اللواء بحرى
شرين حسن
رئيس هيئة ميناء بورسعيد

بدعم من مركز تحديث الصناعة وقد تم تدريب العاملين بشركات الملاحة على أعلى مستوى حيث تم عقد العديد من الدورات التدريبية والتي استفاد بها اكثر من 200 موظف وذلك بدعم مادي من مركز تحديث الصناعة وبالتعاون مع الاكاديمية العربية للتكنولوجيا وعلوم النقل البحري .

3) جاري مساعدة الشركات الاعضاء على التحديث الالكتروني بشركاتهم سواء بامدادهم لحدث الاجهزة أو ببرامج الملاحة التي تساعد على تطوير وتحديث قطاع النقل البحري

* بذل مجهودات كبيرة لدى كبار المسئولين في صناعة النقل البحري و تقديم مذكرة للسيد المهندس / محمد لطفي منصور لحل مشكلة العاملين بأنشطة التوريدات والاشغال البحرية واعفائهم من شرط الحصول على شهادتي ISO 9001 وكذلك OHSAS 18001 بناء على قرار المجلس الاعلى للموانئ الصادر في 18 / 5/ 2006 وقد أتت هذه المجهودات بثمارها حيث تقرر اعفاء العاملين بأنشطة التوريدات والاشغال البحرية من شرط الحصول على الشهادات المذكورة لتجديد التراخيص والاكتفاء بالحصول على خطاب من الغرفة التجارية ببورسعيد لاثبات نشاط تلك الشركات وتقديمه لهيئة ميناء بورسعيد لتجديد التراخيص .
* عقد ندوة موسعة للبرمجيات التي تهم جميع السادة أعضاء الجمعية العمومية والتي تختص بخدمة صناعه النقل البحري وادخال النظم الحديثة والالكترونية لجميع شركات السادة أعضاء الجمعية العمومية وذلك بالاتفاق مع مركز تحديث الصناعة .
* دعم ورعاية مؤتمر ومعرض الملاحة العالمي MEDMAR SOUTH 2007 والذي يقام لاول مرة بمصر وقد لاقى المؤتمر نجاح باهر واستفاد السادة اعضاء الجمعية العمومية من التخفيض الممنوح لغرفة الملاحة بصفتها احد رعاة المؤتمر والمعرض .

• أمضاء بروتوكول تعاون مشترك بين غرفة ملاحة بورسعيد والاكاديمية العربية للتكنولوجيا وعلوم النقل البحري بالإشتراك مع مركز تحديث الصناعة يتم بمقتضاه تدريب السادة العاملين بالشركات الاعضاء بالغرفة على أعلى مستوى علمي وتقني وذلك للارتقاء بالمستوى العلمي للعاملين مما يساعد على رقي صناعة النقل البحري ببورسعيد.

• تدريب العاملين بشركات الملاحة الاعضاء على ادخال المنافست الكترونيا وذلك بالتعاون مع قطاع الحاسب الالي بالجمرك تمهيدا لبدء العمل الرسمي به ابتداء من شهر اغسطس 2008 .

• التواصل الدائم مع القطاعات المختصة بالنقل البحري في جمهورية مصر العربية مثل قطاع النقل البحري وهيئة السلامة البحرية ووزارة النقل وهيئة قناة السويس...... – ونشر كل ما يصل من قوانين أو نشرات على أعضاء الجمعية العمومية.

• السعي لحل مشكلة مطالبة هيئة ميناء بورسعيد برسوم جنية على الطن للحاويات الترانزيت مع التوضيح بأن تحصيل هذه الرسوم على طن الترانزيت قد يؤدي إلى القضاء على تجارة الترانزيت في الموانئ وقد تفضل السيد المهندس / محمد لطفي منصور – وزير النقل – تفضل مشكورا بالموافقة على طلب الغرفة بالاكتفاء بأن يتقدم التوكيل الملاحي بتعهد مكتوب لهيئة الميناء حتى الفصل النهائي في المشكلة .

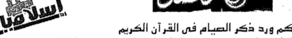
• تلقي الشكاوى التي ترد من أعضاء الجمعية العمومية وعرضها على الجهات المختصة ومتابعتها حتى تحل .

• إصدار نشرة سنوية لغرفة ملاحة بورسعيد وتوزيعها على نطاق محلي ودولي لجميع الجهات المهتمة بصناعة النقل البحري .

• العمل على انشاء مكتبة ثرية بالمعلومات لغرفة ملاحة بورسعيد تضم كل ما يخص مجال النقل البحري .

• العمل الدائم على تنشيط و تقوية أوجه التعاون بين الشركات الملاحية بعضها البعض و كذلك الغرف الملاحية بعضها البعض .

منوعات إنترناشيونال



رمضان

إسلاميات

كم ورد ذكر الصيام فى القرآن الكريم

لفظ الصيام ورد بمشتقاته فى القرآن الكريم ثلاث عشرة مرة وكلها تتحدث عن الصيام بهيئته المعروفة بأن يمتنع المسلم عن الطعام والشراب والشهوة من طلوع الفجر إلى غروب الشمس إلا أنه فى موضع واحد فقط عبرت فية السيدة مريم عن إمتناعها عن الكلام بلفظ الصوم

الإمتيازات الربانية لأمة الإسلام فى شهر رمضان

عن جابر بن عبد الله أن رسول الله (صلى الله عليه وسلم) قال : أعطيت أمتى فى شهر رمضان خمساً لم يعطهن نبى قبلى

1 – أما واحد فإنه إذا كان أول ليلة من شهر رمضان ينظر الله عز وجل إليهم ومن نظر الله إليه أى نظرة حب لإستعداده ونشاطه لم يعذبه أبداً.

2 – وأما الثانية فإن خلوف أفواههم حين يمسون أطيب عند الله من ريح المسك ويقصد أن تغير رائحة الفم من الجوع مستحبة عند الله

3 – واما الثالثة فإن الملائكة تستغفرلهم كل يوم وليله ... أى أن ملائكة الرحمة تحفهم داعية لهم بالمغفرة والله سبحانه يستجيب دعاء ملائكته

4 – وأما الرابعة فإن الله عز وجل يأمر جنته فيقول لها : استعدى وتزينى لعبادى ... أوشكوا ان يستريحوا من تعب الدنيا إلى دارى وكرامتى .

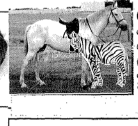
5 – وأما الخامسة فإنه إذا كان آخر ليلة غفر الله لهم جميعاً فسأل رجل من القوم : أهى ليلة القدر ؟ فكانت إجابته علية الصلاة والسلام : لا ولكن ألم تر إلى العمال يعملون فإن تفرغوا من أعمالهم وفوا أجورهم .

من طرائف المشاهير

العقاد : ودرس فى الإلتزام

كان العقاد يحرص على المواعيد ويحب الإلتزام ولا يسمح لأحد بحضور صالونه الأدبى إن جاء متأخرا مهما كانت درجة صداقته به وفى إحدى المرات أتصل به أحد الأدباء الشباب وأستاذنه فى حضور جلسات الصالون ولكن الشاب أتى متأخراً فلقنه العقاد درسا فى ضروره الإلتزام وأوقفه بالباب طوال جلسة الصالون.

من عالم الحيوان : أخرة الشقاوة



أسفرت قصة الحب بين حصان وحمار (وحشى مخطط) فى حديقة (سفارى بارك) الإيطالية عن ولادة حصان مخطط !! أطلق مسئولو الحديقة على المولود الذى جمع بين صفات الحصان وصفات الحمار الوحشى أسم أسليسى فالحصان الأبن اتخذت أجزاء من جسمه الوان وشكل الحمار المخطط فى حين ظلت اجزاء اخرى حاملة لصفات الحصان الأب أبيض اللون.

من أجمل ما قالوا :

– سعادة حياتك تتوقف على طبيعة أفكارك (الشاعر الإنجليزى جون درايدن)

– ليس هناك من هو أكثر بؤسا من المرء الذى أصبح اللاقرار هو عادته الوحيدة (الفيلسوف الامريكى وليام جيمس)

الأبراج والحب



برج الميزان والحب (24 سبتمبر – 23 أكتوبر)

الميزان لا يحب الحب فقط بل يعشق الحاله ...حالة أن يكون عاشقاً حتى النخاع عواطفه تتميز بالتناغم والعطاء والإندفاع الجارف شرط الحب عند الميزان الإعجاب فلابد له من أن يقع فى الإعجاب قبل أن يقع فى فخ الحب . وعندما يحب يكون صادقاً مخلصاً فى حبه ودائماً يتوقع ان يبادله المحبوب الحب فإذا أهمله الحبيب وضرب بعواطفه عرض الحائط فسرعان ما ينهى الميزان هذه العلاقة وبكل حسم.

الرجل الميزان وموقفه من المرأة

بارع فى الحب ومرهف الاحساس وأسلوبه وطريقته تمكناه من جذب جميع النساء لانه جذاب جدا ولبق ومتحدث رائع ويبحث دائما عن الحنان وأخيراً لا يتخلى عن الرجل الميزان التردد قبل أن يتخذ قرار الزواج وقبل أن يقع فى الحب لانه يدرس كل الإحتمالات.

المرأة الميزان وموقفها من الرجل

ليست امرأة فطرية فى تصرفاتها أو عفوية فى أحاديثها بل هى كثيرة التفكير والتحليل لظواهر الأمور وبواطنها فقراراتها مدروسة وليست مرتجلة تعتمد على لباقتها كثيرا مع الدبلوماسية الرائعة كما أنها تهيم حباً بالجمال فهى متيمة بكل ما هو جميل والمراة الميزان تصبح أسد جسور عندما يتعلق الامر بالدفاع عن حبيبها.

كلمات لها معنى:

– اعرف الكلمه التى ينطق بها لسانك .. حتى لا تضر الناس وانت أولهم

– وراء كل وجه صارم قلب فى أشد الحاجة إلى أن يحب ويتحب .

– أفضل وقت لإعطاء النصيحة .. عندما تطلب منك.

– الفرصة لا تضيع أن تركتها فهناك من يلتقطها.

– لا يوجد إنسان كامل .. إلى أن تقع فى حبه.

حكمة العدد	عداوة العاقل .. أقل ضرراً من مودة الأحمق

دنيا المرأة

نصائح لكل إمرأة

يوم السبت والأربعاء

"ضع خلطه لتبيض الجسم"

علبة طحينه 500 جم ملح ليمون 400 جم – قارورة زيت جنين القمح – 3 ملاعق كبيرة زيت لوز حلو – حليب بودرة 3 ملاعق كبيرة – 3 ملاعق بودرة تانج برتقال – 2 ملاعق نشا – 2 ملعقة زيت خروع

توضع الطحينة فى قارورة والملح ويقلب بملعقة بلاستيك اوخشب غير مبللة ثم النشا والحليب والزيت ويقلب وتؤخذ كمية منه فى زبدية حتى لا تتبل الخلطه وتخرب ثم توضع على الجسم الناشف والنظيف مع التدليك بحركة دائرية ربع ساعة ثم تترك نصف ساعة ثم يغسل بالماء الحار باليد فقط بدون ليفة ثم تغسل بالماء البارد ثم وضع مرطب للجسم

"وضع ماسك للشعر المقصف"

عسل – مايونيز – زيت سمسم

تخلط المكونات وتوضع على الشعر ثم توضع فوطة دافئة وتترك ساعة ثم يغسل الشعر

يوم "الأحد والخميس" ضعى الخلطة لتبيض الركب والكوع

قومى بالإستحمام ثم خذى عصير 2 ليمون أصفر وفوطه صغيرة وتنقع ثم خذى الفوطة وضعيها على الركب أو الكوع 5 دقائق ثم خذى طحينة وضعيها أيضا 5 دقائق حتى تتشربها المسام

وبعد عشرة دقائق أغسلى جسمك بماء دافئ وبعد ذلك يتم تنشيف الجسم وأمسحية كله بزيت سمسم وكل ليله ضعى على هذه المناطق زيت خروع

"لأثار الحبوب فى البشره"

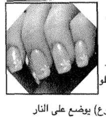
خذى قارورة بخاخ وضعى فيها ماء ورد (2 كوب) وأضيفى 3 أو 4 ملاعق خل التفاح وقبل النوم وبعد الأستحمام قومى برش السائل على الحبوب وأتركيه لليوم التالى

يوم الأثنين تقشير البشرة

2 كاس ملح – 2 كاس عسل – 6 ملاعق كاكاو بودره غير محلى – علبة فانيليا – نص كاس زيت بزر العنب اوزيت الأفوكادو – يخلط العسل فى زبديه بلاستيك ثم الكاكاو والملح والفانيليا وتوضع فى مكان مظلم يومين ثم تغسل الجسم بماء دافئ 10 دقائق ثم تقشر بمقشر الجسم بشكل دائرى ثم يغسل بماء دافئ

ماسك الشفاه

اخلطى زيت لوز حلو مع فانيليا وتوضع على الشفاه قبل النوم



يوم الثلاثاء "تنظيف القدمين واليدين"

توضع القدمين فى ماء دافئ حار مع ملح ثم تحك بالحجر وقص الأظافر وبردها ووضع صابون فى الحجر وحك القدمين وبالدور ثم تدعك بالملح وتغسل بماء دافئ ثم ضعى ملعقتين جلسرين سائل وملعقتين زيت لوزحلو وملعقتين زيت جنين القمح وعصير ليمونة وملعقة زيت خروع ويخلط ماعدا(زيت الخروع) يوضع على النار أولا ثم يوضع على الخليط ثم عصير الليمون وتدهن اليدين والقدمين بالخلطه وتوضع القدمين فى كيس نايلون ويملأ بماء ساخن وتربط على الساق جيداً للأستفاده من حرارة المياه وتترك نصف ساعه فى القدمين

للعيون

بشر خياره وعصرها جيداً ووصفة فى الفريزر 3 دقائق ثم تخلط مع عصير ليمون بمقدار ملعقه وكذلك ملعقه كبيره من عصير الخيار وتوضع على العين 10 دقائق ويغسل بماء بارد ثم يخلط بعصير الليمون وعصير الطماطم بنفس الكميه ويوضع على الهالات السوداء تحت العين

يوم الجمعة

اجازه لتهوية المسامات بالاكريمات او لوشن فقط وخذى حمام دافئ ويضع قطرات زيت الأفندر للاسترخاء .



أفراح الأسكندرية

تم بحمد الله فى حفل بهيج بقاعة الزهراء بفندق هيلتون جرين بلازا حضره الأهل والأصدقاء زفاف المحاسب / أيمن نجل الأستاذ/ محمود قرطان إلى الدكتورة / رشا كريمة المحاسب / رجب حسن رجب وقد أحيا الحفل نخبة من الفنانين وكانت ليلة سعيدة لجميع الحضور

وأسرة المجلة تهنئ العروسين وأسرتيهما بالزفاف السعيد وبالرفاء والبنين

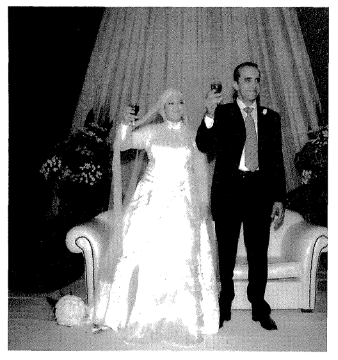


العروس ووالدها











العروسان ووالديهما



زميلات العروس مع العروسين



العروسان ووالدى العروس



العروسان وبعض سيدات العائلة